

Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1950)

Artikel: 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 1950
Autor: Béguin, E. / Wanner, F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676135>

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 suisses présentés au Conseil fédéral à l'appui du rapport de la Direction générale sur la gestion et les comptes de l'année 1950

(du 27 avril 1951)

*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 1950.

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

Pour l'exercice de 1950, le *compte de profits et pertes* s'équilibre. C'est là un résultat qu'on enregistrera avec satisfaction, si on se souvient que, en 1949, le compte de profits et pertes s'était soldé par un déficit de 39,8 millions, que le budget pour 1950 prévoyait un déficit à peu près aussi lourd (38,7 millions) et que, jusqu'au milieu de l'année 1950, la situation fut telle qu'on pouvait craindre que l'exercice ne s'achève beaucoup plus mal que ne le supputait le budget. Heureusement, une amélioration remarquable se manifesta durant le deuxième semestre, dont l'excédent d'exploitation s'éleva à 106,9 millions de francs, alors qu'il n'avait été que de 47,9 millions pendant les six premiers mois. Chacun connaît les causes de ce renversement de situation: la guerre de Corée et le réarmement général dans le monde. Aussi serait-il imprudent de juger la situation des Chemins de fer fédéraux avec trop d'optimisme, puisqu'il faut des événements pareils pour assurer l'équilibre des comptes. On se fera d'autant moins d'illusions que la reconfortante reprise du trafic des marchandises est due pour une bonne part à la politique d'approvisionnement du pays. Or, ces transports en quelque sorte anticipés, s'ils profitent au présent, se font, pour ce qui concerne nos comptes, au détriment de l'avenir.

Dans le *service des voyageurs*, les Chemins de fer fédéraux ont transporté 193,9 millions de personnes. Depuis 1947, année-record, le nombre des voyageurs n'a pas cessé de diminuer (1947: 213,0 millions; 1948: 207,7; 1949: 201,6). Ajoutons toutefois que le nombre des voyageurs de 1950 reste de loin supérieur à celui des années d'avant-guerre (1938, par exemple, 113,3 millions). En 1950, les recettes du service des voyageurs se sont élevées à 263,8 millions de francs, ce qui fait 14,5 millions de francs de moins qu'en 1949. Le recul est plus fort pour les recettes que pour le nombre de voyageurs (5,2% contre 3,8%). Le service des voyageurs accuse un fléchissement dans les secteurs suivants: trafic interne, trafic international, trafic des abonnements généraux et des abonnements à parcours déterminés. La concurrence des véhicules à moteur a influencé défavorablement surtout le trafic par abonnement. Nous en avons une preuve dans le fait que ce sont les 1^{re} et 2^e classes de voiture qui enregistrent le recul le plus sensible du nombre des voyageurs.

Dans le *trafic des marchandises* (trafic des bagages, de la poste et des animaux vivants compris), les Chemins de fer fédéraux ont transporté 18,0 millions de tonnes, ce qui fait 2,0 millions de plus qu'en 1949. Nous avons déjà relevé que le trafic n'a repris que durant le second semestre. Sans ce redressement, le volume transporté aurait sans doute été sensiblement inférieur à celui de l'année précédente. Les 18,0 millions de tonnes représentent une quantité qui n'est inférieure que de peu à celle que nous avons connue en 1948 et 1949, qui furent de bonnes années. Les Chemins de fer fédéraux n'ont eu à transporter un volume supérieur à 20 millions de tonnes que durant les années 1940 à 1943 (record en 1941, avec 23,3 millions de tonnes). C'est que ces années-là furent celles d'un trafic de transit exceptionnel dû à la guerre: Avant la guerre, le trafic de transit se chiffrait annuellement par 2 à 3 millions de tonnes. Ayant quasi disparu dans l'immédiat après-guerre, il reprit peu à peu, pour remonter, en 1950, à 2,0 millions de tonnes et retrouver ainsi à peu près le volume d'avant-guerre. Les recettes du trafic des marchandises sont montées à 325,9 millions de francs, ce qui, par rapport à 1949, représente une amélioration de 21,7 millions de francs, ou 7,1%.

Le *produit d'exploitation*, qui englobe les recettes du service des voyageurs et des marchandises, ainsi que des rentrées diverses, a atteint le montant de 641,9 millions de francs, ce qui fait 6,3 millions, ou 1,0%, de plus qu'en 1949. Par rapport à 1948, en revanche, le produit d'exploitation accuse un recul de 35,5 millions de francs, ou 5,2%.

La *charge d'exploitation*, qui englobe les frais des divers services pour l'administration, l'exploitation et l'entretien, a été de 487,0 millions de francs. Par rapport à 1949, cette charge a pu être réduite de 16,5 millions de francs, ou 3,3%, alors qu'elle avait augmenté de 1948 à 1949. Relevons que nous sommes parvenus à réduire la charge tout en accroissant les prestations. Dans notre rapport de l'an dernier, nous avons énuméré les moyens dont les Chemins de fer fédéraux useraient pour tâcher de redresser la situation autant que possible par leurs propres forces. Nous constatons avec satisfaction que les économies et les mesures de rationalisation amorcées ont donné un premier résultat.

Voici un tableau indiquant comment la charge d'exploitation se répartit sur les *principaux articles et dépenses du compte d'exploitation* :

	1949	1950
Administration, y compris la Direction et les charges générales	44,6	45,6
Prestations d'exploitation	288,2	285,7
Entretien	157,6	145,2
Divers	13,1	10,5
	<hr/>	<hr/>
	503,5	487,0

A l'article «Administration, y compris la Direction et les charges générales», la direction du service des travaux a exigé des ressources un peu plus élevées; nous en donnons la raison à page 31 du rapport de la Direction générale. De même, la reprise du trafic des marchandises nous a obligés à utiliser dans une plus forte mesure des wagons étrangers, ce qui a également accru nos frais. Dans les prestations d'exploitation, les dépenses inscrites aux articles «Surveillance de la voie, service des gares et accompagnement des trains» sont restées au niveau de 1949. L'entreprise a en revanche dépensé moins pour la traction des trains, du fait que, par suite de la baisse des prix et de la diminution des parcours, les frais de combustibles ont été moins grands. Bien que les parcours des locomotives électriques aient passé de 63,4 à 67,4 millions de kilomètres, l'entreprise n'a, pour le courant électrique, pas dépensé plus qu'en 1949 (29,2 millions de francs). Des kilomètres parcourus au total, 90,1% concernent les véhicules moteurs électriques, et 9,9% les locomotives à vapeur, les autres véhicules thermiques et les tracteurs. La diminution des dépenses pour l'entretien concerne pour les deux tiers les immeubles et installations, et pour un tiers les véhicules.

Aux pages 32/33, le rapport de la Direction générale explique plus en détail les raisons de cette diminution des dépenses. L'article «Divers» concerne essentiellement les fournitures et prestations à la charge de tiers, les dépenses pour les dommages et la responsabilité civile; par rapport à l'année précédente, les dépenses pour les dommages et la responsabilité civile ont notamment diminué.

L'*excédent d'exploitation* a été de 154,8 millions de francs, ce qui fait 22,8 millions de plus qu'en 1949. C'est le résultat à la fois de l'augmentation du produit (6,3 millions) et de la diminution de la charge (16,5 millions). Mais nous rappellerons que, en 1948, l'excédent, 181,7 millions, avait été plus important encore.

Les dépenses de construction pour l'exploitation du chemin de fer, les usines et les ateliers, 136,9 millions de francs, sont restées dans les limites du budget. Elles avaient été de 137,1 millions l'année précédente. Le budget relatif aux véhicules a été dépassé du fait que les livraisons se sont faites à un rythme plus rapide qu'on ne l'avait prévu. Aussi, afin de respecter le budget dans son ensemble, l'entreprise a-t-elle réduit d'autres dépenses, celles qui concernent la transformation et l'extension de gares et de bâtiments de service, le renouvellement de voies et de lignes de contact, ainsi que le développement des usines. Le Conseil d'administration doute toutefois que, sous l'angle des intérêts véritables de l'entreprise, de simples raisons budgétaires puissent justifier à la longue une compression des dépenses de construction.

Parmi les actifs du bilan, les immobilisations ont passé de 1766,1 à 1796,8 millions de francs. Ce qui, ici, présente un intérêt plus grand que les fluctuations annuelles, ce sont les modifications à longue échéance. Considérons les articles les plus considérables des immobilisations, à savoir ceux qui concernent les immeubles, installations et véhicules. Ensemble, ces trois articles ont représenté en 1950 un montant supérieur de 348,5 millions à ce qu'il était le 1^{er} janvier 1946, au moment de l'assainissement. Il serait pourtant faux d'en conclure que la fortune de l'entreprise a augmenté entre temps. En réalité, nous n'avons affaire ici qu'à l'effet du renchérissement. Quand une installation est remplacée, le montant des immobilisations ne se trouve réduit que de ce qu'avait coûté l'installation à l'époque où elle fut construite et où elle fut obtenue à un prix en général bas, tandis que ce même montant augmente de beaucoup plus, parce que, actuellement, les frais de renouvellement sont considérablement plus élevés. Parmi les autres actifs, mentionnons, comme non-valeur, l'insuffisance d'amortissement des groupes «frais généraux» et «infrastructure», laquelle est encore de 158,3 millions de francs. L'élimination de cette non-valeur reste pour nous une obligation et, comme telle, a la priorité sur le service des intérêts du capital de dotation. Malheureusement, pour l'exercice de 1950, nous n'avons pu affecter à l'amortissement qu'un montant de 1,7 million de francs, au lieu de 20 millions comme ce fut le cas les années passées. Ce million 700 mille francs représente l'excédent proprement dit du produit du compte de profits et pertes de 1950. C'est parce que nous le prélevons pour l'amortissement, que le compte de profits et pertes boucle sans boni ni déficit. — Si nous considérons les passifs du bilan, nous constatons que le capital propre aussi bien que les provisions ont notablement diminué. Au «capital propre», la réserve légale qui, en 1949, était encore de 26,8 millions de francs, n'existe plus, car elle a été utilisée pour éteindre en partie le déficit de l'exercice de 1949. A l'article des «provisions», nous ne trouvons plus celle qui était prévue pour l'assainissement de la caisse de pensions et de secours, car toute la somme, 10 millions, a été remise à ladite caisse.

Le tableau ci-dessous des catégories de charges montre comment les charges totales des Chemins de fer fédéraux se sont réparties en 1949 et en 1950:

Catégories de charges	1949		1950	
	en milliers de francs	%	en milliers de francs	%
Charges de personnel	354 985	44,6	355 906	46,9
Dépenses de choses	240 414	30,2	226 096	29,8
Amortissements	105 580	13,3	79 386	10,4
Frais de capitaux	48 102	6,0	50 597	6,7
Autres dépenses ¹⁾	46 860	5,9	47 227	6,2
<i>Charges totales</i>	795 941	100,0	795 212	100,0

¹⁾ Ces dépenses se composent essentiellement de versements (24 millions de francs) à la caisse de pensions et de secours en prévision du déficit technique, ainsi que des allocations de renchérissement versées aux pensionnés (22 millions de francs).

Les charges totales des Chemins de fer fédéraux ont reculé de 36,7 millions de francs de 1949 à 1950. Ce fléchissement provient, pour 26,6 millions, de la diminution des amortissements. Les amortissements et renouvellements nécessaires sont toujours loin d'être couverts. Le produit total des Chemins de fer fédéraux (y compris les augmentations de valeurs) a correspondu exactement aux charges totales, ce qui a pour résultat d'équilibrer le compte de profits et pertes.

Les dépenses pour le personnel, qui sont les charges principales de l'entreprise, se sont accrues de 0,9 million de francs. Si, malgré les efforts faits par l'entreprise en vue de réduire l'effectif, ces dépenses n'ont pas

pu être abaissées, il faut en voir principalement la cause dans les répercussions du nouveau statut des fonctionnaires, entré en vigueur le 1^{er} janvier 1950. L'*effectif total du personnel* (sans les ouvriers d'entrepreneur) s'est élevé en moyenne de l'année à 36 904 personnes, contre 37 666 en 1949 et 37 910 en 1948. Mais le nombre des ouvriers d'entrepreneur a pu lui aussi être notablement abaissé. Le total des propres agents et des autres personnes au service de l'entreprise a reculé de 1062 unités.

Les *dépenses de choses* ont reculé de 14,3 millions de francs par rapport au chiffre de 1949. Des économies ont notamment pu être réalisées sur les matières de consommation, ainsi que sur les travaux et matières de construction, d'entretien et de réparation.

Les *amortissements*, dans l'ensemble si fortement réduits, ont concerné pour 76,5 millions de francs les immobilisations, 0,6 million les valeurs réalisables et disponibles, 0,6 million également les frais d'emprunt amortis et 1,7 million l'insuffisance d'amortissement précitée. Sans que les taux d'amortissement aient subi aucun changement, nous avons consacré 1,8 million de francs de plus aux amortissements d'immobilisations; la raison principale en est l'accroissement des installations à amortir. Les amortissements de valeurs réalisables et disponibles ont été inférieures de 9,6 millions de francs à ce qu'ils avaient été l'année précédente, car, en 1949, un amortissement extraordinaire de 10 millions de francs avait été opéré sur les approvisionnements de matériel. Nous avons déjà signalé que 18,3 millions de francs de moins que l'année précédente avaient pu être inscrits pour couvrir l'insuffisance d'amortissements.

Les *frais de capitaux*, qui ont reculé pendant des années en raison de la situation du marché des capitaux, se sont accrus de 2,5 millions de francs de 1949 à 1950. Certes, le taux d'intérêt nominal moyen des engagements à longue échéance, 3,16%, n'a pour ainsi dire pas changé par rapport à ce qu'il était en 1949: en revanche, le total de ces engagements s'est considérablement accru. A vrai dire, cela ressort assez peu d'une comparaison des bilans de 1949 et de 1950. Comme les consolidations d'emprunts ont eu lieu en automne 1949, il y a moins de différence dans le montant des engagements à longue échéance que dans les intérêts correspondants, qui n'ont couru douze mois pleins qu'en 1950. Par rapport à 1948, les engagements à longue échéance ont augmenté de 102 millions de francs et les engagements à courte échéance ont reculé de 11 millions de francs.

Si même les comptes sont équilibrés en 1950, il est difficile de faire des pronostics favorables pour les années à venir. L'intense activité économique due au réarmement et la constitution de stocks prendront fin un jour. D'ailleurs, la concurrence, notamment celle des véhicules à moteur, prend de plus en plus d'ampleur, ce que favorise encore la suppression du statut des transports routiers. A plus ou moins brève échéance, la politique suisse des transports devra de nouveau faire face à de *graves et urgents problèmes*. Aux fins d'apporter une contribution de valeur à la solution de ces problèmes qui se précisent de plus en plus, l'Union internationale des chemins de fer vient de publier un mémoire intitulé «La situation des chemins de fer européens». Ce mémoire a été également remis aux autorités fédérales compétentes. Notre Conseil en tient les conclusions pour excellentes. En fait, on devrait renoncer à la politique passive qui a été suivie jusqu'ici en matière de transports et qui consiste à prendre les choses comme elles se présentent et, le cas échéant, à réparer au petit bonheur les dommages les plus graves. Il nous paraît indispensable de faire une *politique active du trafic*; une telle politique devrait traiter à fond les problèmes que pose la coexistence des divers moyens de transport et donner à ceux-ci une base à peu près uniforme, qui fournirait au chemin de fer les ressources nécessaires à l'entretien et au perfectionnement de son équipement, tout en rétribuant les prestations exigées de lui en tant que service public.

Pour les Chemins de fer fédéraux, il importe avant tout de *reviser le règlement des amortissements*, d'obtenir une juste rémunération pour les charges extraferroviaires et les obligations envers la collectivité, de *résoudre le problème du financement des constructions* et d'activer la mise sur pied de la *nouvelle loi sur les chemins de fer*, car, malgré les efforts méritoires de la commission constituée par le Conseil fédéral, la coordination se heurtera à des difficultés extraordinaires. Les amortissements actuels de l'entreprise sont insuffisants. Du fait, surtout, de l'énorme augmentation des valeurs de réacquisition, ils ne suffisent même plus à maintenir en permanence le patrimoine existant. Le pourraient-ils que la question ne serait pas encore réglée. Comme chaque entreprise qui doit et qui veut vivre, les Chemins de fer fédéraux ont encore besoin de se perfectionner. Or, les fonds manquent aujourd'hui totalement pour une telle modernisation et il est d'une importance cruciale pour l'entreprise de pouvoir les réunir en temps utile. Par sa demande de révision de l'art. 18 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux, la commission des Chemins de fer fédéraux du Conseil national a eu le mérite de donner une nouvelle impulsion à ce problème, au sujet duquel notre Conseil a déjà présenté plusieurs requêtes.

Le personnel des Chemins de fer fédéraux a aussi fourni un gros travail en 1950, tant en service des voyageurs qu'en trafic des marchandises. Aussi le Conseil d'administration tient-il à remercier la *direction*, ainsi que les *fonctionnaires, employés et ouvriers*, d'avoir fidèlement accompli leur devoir.

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 des Chemins de fer fédéraux pour 1950 sont approuvés.
- 2° La gestion des Chemins de fer fédéraux en 1950 est approuvée.

Berne, le 27 avril 1951

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

Le président,
E. Béguin

Le secrétaire,
F. Wanner