

**Zeitschrift:** Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1952)

**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 1952  
**Autor:** Gysler / Strauss  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676117>

### **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:** 14.01.2026

**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 1952

(du 21 avril 1953)

*Monsieur le Président de la Confédération,*

*Messieurs les Conseillers fédéraux,*

Nous avons l'honneur de vous soumettre ci-joints le rapport de gestion de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux et les comptes pour l'année 1952.

Les comptes ont été examinés par notre commission de vérification, qui a constaté qu'ils concordaient avec les écritures et que les livres étaient bien tenus.

Les *transports de voyageurs* ont augmenté de 2.6% par rapport à ceux de l'année précédente. En 1952, le nombre des personnes transportées s'est élevé à 206 millions. Depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, le service des voyageurs semble se stabiliser à un niveau satisfaisant. C'est en partie la conséquence des améliorations apportées à l'horaire à partir de 1945, et surtout du sensible abaissement *de facto* du prix des billets et des abonnements, qui n'a pas été adapté dans la mesure où l'argent se dépréciait. Alors que l'indice du coût de la vie se trouve à 170, celui de la recette moyenne par kilomètre-voyageur est en effet à environ 120, de sorte que les voyages en chemin de fer sont notablement meilleur marché qu'avant la guerre.

Quand bien même les affaires marchent fort, le *trafic des marchandises*, y compris le transport des bagages, des animaux et des envois postaux a en revanche reculé de 9.2%, pour tomber à 19.4 millions de tonnes. Le fléchissement porte principalement sur le mouvement des importations et le trafic de transit. Mais le trafic interne a lui aussi baissé, du fait de la concurrence sans cesse grandissante des transports routiers libres.

Dans le service des voyageurs, les recettes ont augmenté plus fortement que les transports, en raison de la majoration linéaire des tarifs de 5% introduite le 1<sup>er</sup> avril 1952. Elles se sont en effet accrues de 9.3%, pour passer à 300 millions de francs. Les recettes du trafic des marchandises ont, elles, reculé de 3.1% malgré la réforme tarifaire des 1<sup>er</sup> janvier/1<sup>er</sup> juillet 1952 et ont atteint 371 millions. La recette moyenne par tonne n'en a pas moins augmenté d'environ 5% par tonne, par suite de décalages de trafic survenus dans les diverses classes de tarif et distances de transport. L'exercice 1952 ne permet pas encore de juger les répercussions de la réforme des tarifs de marchandises sur les recettes.

Le *produit d'exploitation* a légèrement augmenté; il est en effet de 2.2% plus élevé qu'en 1951 et s'élève à 731 millions de francs, ce qui constitue un nouveau record. Les recettes de transport, 671 millions de francs, proviennent pour 45% du service des voyageurs et pour 55% du trafic des marchandises. La quote-part des transports de voyageurs est donc légèrement plus élevée que l'année précédente (42%).

La charge d'exploitation s'est accrue dans une mesure encore plus forte que le produit d'exploitation. Elle est en effet de 3.7% plus élevée que l'année précédente et se monte à 520 millions de francs. L'accroissement, qui est de 18.6 millions de francs, concerne pour les  $\frac{2}{3}$  les frais de personnel et pour  $\frac{1}{3}$  les dépenses de choses. L'augmentation des frais de personnel provient de l'adaptation de l'effectif aux prestations accrues d'exploitation et des charges plus élevées pour les allocations supplémentaires de renchérissement, les uniformes et l'assurance du personnel. La diminution des frais de courant de traction est plus que contre-balançée par le renchérissement du charbon consommé par les locomotives à vapeur encore en service. Le surcroît de frais d'entretien demeure dans le cadre de l'augmentation générale des frais de personnel et des dépenses de choses.

Le tableau suivant indique comment la charge d'exploitation se répartit sur les principaux articles et dépenses du compte d'exploitation :

	1951	1952
Administration, y compris la Direction et les charges générales . . . . .	48.0	51.1
Prestations d'exploitation . . . . .	296.8	305.8
Entretien . . . . .	142.6	148.8
Divers . . . . .	13.7	14.0
	<hr/> 501.1	<hr/> 519.7

Malgré des recettes accrues, l'excédent d'exploitation a diminué; il atteint 212 millions de francs.

Le compte de profits et pertes enregistre un solde actif du même ordre de grandeur que celui de 1951. Il y a peu de changements aux divers articles. Comme l'année précédente, les amortissements ont été opérés d'après le règlement approuvé par le Conseil fédéral. Les amortissements ordinaires sont calculés en pour-cent de la valeur d'achat ou d'immobilisation; des amortissements supplémentaires doivent couvrir une partie de la différence entre la valeur d'achat et la valeur accrue de réacquisition de la superstructure et des véhicules. Les amortissements ordinaires et supplémentaires n'atteignent ensemble que 3.27% de la valeur d'immobilisation ou d'achat des installations et des véhicules. Avec les amortissements de soldes de valeurs comptables, de participations, de frais d'emprunts et de valeurs réalisables et disponibles, ils se montent à 109 millions de francs. Vingt autres millions ont été consacrés comme l'année précédente à la réduction de la non-valeur « Insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations frais généraux et infrastructure ». Par suite de la diminution des engagements à longue échéance, les frais de capitaux ont légèrement décru. Les versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours et les allocations de renchérissement aux pensionnés ont quelque peu fléchi, les premiers de 0.2 million, les secondes de 0.4 million de francs; ces deux groupes de charges, qui sont en majeure partie sans aucun rapport direct avec l'exploitation, atteignent 47 millions de francs, autrement dit 22.2% de l'excédent d'exploitation.

Le solde actif du compte de profits et pertes se monte à 8.1 millions de francs, contre 8 millions de francs l'année précédente. Aux termes de l'article 16, alinéa 1a, de la loi sur les Chemins de fer fédéraux de 1944, il y a lieu de verser 8 millions de francs dans la réserve destinée à couvrir les déficits à venir. Cette réserve passe ainsi de 8 à 16 millions de francs. Le reliquat, 146 225 francs, ne suffit malheureusement pas, cette année non plus, à servir un intérêt sur le capital de dotation.

Le compte de construction atteint au total 127 millions de francs, c'est-à-dire 3 millions de francs de moins que l'année précédente et 12 millions de francs de moins que les prévisions budgétaires. Conformément aux instructions du Conseil fédéral destinées à lutter contre la hausse des salaires et des prix, les dépenses de construction ont dû être réduites, au début de l'année, de 9 millions de francs par rapport au budget. Elles ont en outre été inférieures aux prévisions du fait que le temps particulièrement défavorable de l'automne a nécessité le renvoi de certains travaux. Mais il ne peut s'agir là que d'une réduction provisoire des dépenses de construction; la nécessité d'opérer des renouvellements normaux et de rationaliser encore l'exploitation entraînera inévitablement ces prochaines années une augmentation des budgets de construction.

Le total du bilan, de 2126 millions de francs, est inférieur de 29 millions à celui de 1951. Les immobilisations ont fléchi de 8 millions de francs, du fait notamment que les travaux prévus au budget n'ont pas été

entièrement exécutés, et l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux et infrastructure » a pu être réduite de 20 autres millions de francs, ce qui l'a ramenée à 118 millions de francs. Le capital de tiers a pu être diminué de 41 millions de francs; il est ainsi revenu à 1655 millions de francs.

Le tableau ci-dessous des *catégories de charges* montre comment les charges totales des Chemins de fer fédéraux se sont réparties en 1951 et en 1952:

Catégories de charges	1951	1952
	en milliers de francs	en milliers de francs
Charges de personnel . . . . .	370 564	382 932
Dépenses de choses . . . . .	221 521	223 795
Amortissements . . . . .	127 914	129 083
Frais de capitaux . . . . .	49 638	48 838
Autres dépenses <sup>1)</sup> . . . . .	51 472	49 276
<i>Charges totales</i>	821 109	833 924

A cette charge s'opposent les montants suivants:

Produit d'exploitation <sup>2)</sup> . . . . .	712 668	729 230
Autres produits . . . . .	11 727	11 799
Dépenses actives de construction . . . . .	104 714	101 041
	<u>829 109</u>	<u>842 070</u>

La différence correspond au solde actif indiqué dans le compte de profits et pertes, savoir:

8 000      8 146

<sup>1)</sup> Ces dépenses se composent essentiellement de versements (23,5 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 (23,7 millions de francs).

<sup>2)</sup> Sans les crédits découlant des relations internes entre les comptes des divers services.

Par rapport à 1951, les *charges totales* ont augmenté de 13 millions de francs. Alors que les dépenses de choses, les amortissements, les frais de capitaux et les autres dépenses n'accusent pas de fortes variations par rapport aux chiffres de l'année précédente, les frais de personnel se sont accrus de 12,4 millions de francs. Cet accroissement concerne les traitements, appointements et salaires, allocations ordinaires de renchérissement comprises, les allocations supplémentaires de renchérissement, les uniformes, les contributions à la caisse de pensions et de secours et les dépenses pour la main-d'œuvre du dehors. Les traitements, appointements et salaires ont augmenté à la suite de l'accroissement du personnel. L'effectif total du personnel (sans la main-d'œuvre du dehors) s'est élevé à 37 507 unités, contre 37 096 unités l'année précédente. L'accroissement, qui est de 411 agents (ou 486 agents y compris la main-d'œuvre du dehors, autrement dit 1.3%) résulte de l'augmentation des prestations d'exploitation.

Il est difficile de prévoir le développement du trafic et des recettes dans un proche avenir. L'évolution actuelle donne à penser que les transports de voyageurs se maintiendront à peu près tels quels si le revenu national demeure au même niveau. En revanche, à circonstances égales, le trafic des marchandises continuera probablement à reculer, du fait de la concurrence des transports par camion. Les récents abaissements du prix de l'essence ont encore aggravé la position des chemins de fer. Il est à craindre aussi que si la marche des affaires se ralentit, les transports de voyageurs et de marchandises ne fléchissent immédiatement et la situation des CFF n'empire rapidement. Il faut enfin s'attendre à ce que la révision envisagée de la classification des fonctions entraîne un surcroît de charge pour le compte d'exploitation.

Le problème du financement des constructions a quelque peu passé à l'arrière-plan; s'il en est ainsi, c'est que les amortissements ont augmenté depuis la revision du règlement en 1951, qu'il a été possible ces dernières années de diminuer l'insuffisance d'amortissement sur les frais généraux et l'infrastructure, et enfin que la suractivité économique a entraîné une limitation des dépenses de construction. Les ressources provenant des amortissements qui n'ont pas encore été remployées ont passé à 161,9 millions de francs à la fin de l'exercice. Envisagé à longue échéance, le problème du financement demeure à vrai dire entier. Le renouvellement et la modernisation impérieusement nécessaires des installations exigeront d'importantes ressources ces prochaines années. Il suffit de rappeler ici que le parc des véhicules est en partie fortement vieilli (les CFF ont encore en service environ 1800 voitures à deux et trois essieux et à caisses en bois datant du début du siècle, et environ 8500 wagons comptant plus de 40 ans), qu'il y a des secondes voies à poser et que l'extension des gares de Berne et Zurich sera une lourde tâche. Sans compter que, dans son principe même, le problème du financement des constructions n'est pas résolu; il ne le sera que le jour où les divers moyens de transport supporteront dans une mesure égale les frais des installations.

Pour ce qui est de la suppression, de la diminution ou de la compensation des *charges extraferroviaires* et des *obligations envers la collectivité*, aucun résultat n'a encore pu être atteint. Il est au contraire malheureusement survenu un fait regrettable durant l'exercice écoulé. La presse ayant publié les taux de revision des tarifs des marchandises qui avaient été acceptés par la Conférence commerciale et déjà approuvés par le Département fédéral des postes et des chemins de fer, le Conseil fédéral, après de nombreuses interventions des intéressés au trafic, a obligé les chemins de fer à engager de nouvelles tractations sur la forme à donner à divers tarifs et, jusqu'à ce qu'elles aient abouti, à maintenir en vigueur, sans y rien changer, les tarifs sur le lait, le bois et les animaux. Le retard apporté à la mise en vigueur des tarifs sur le bois et le lait a occasionné une perte de 0,6 million de francs. De plus, au cours de ces tractations, il a fallu faire diverses concessions qui ont entraîné un manque à gagner de 1,9 million de francs par rapport aux prévisions budgétaires (expéditions partielles de produits agricoles 0,4 million, foin 0,1 million, engrais 0,3 million, pierres 0,4 million, fer pour le Tessin 0,1 million et lait 0,6 million de francs). Enfin, la taxe fixe des petits colis de détail a été abaissée de 10 centimes par les commissions parlementaires des Chemins de fer fédéraux, ce qui a fait perdre aux CFF un million de francs. La diminution totale des recettes résultant de ces modifications imposées pour des considérations générales de politique et d'économie nationale a ainsi atteint 3,5 millions de francs. Le Conseil d'administration rappelle à ce sujet son rapport du 21 mai 1951 sur les charges extraferroviaires et les obligations envers la collectivité et il exprime le ferme espoir que l'importante question de l'élimination ou de la réduction de ces charges et obligations sera résolu aussi rapidement que possible.

En 1952, le personnel des Chemins de fer fédéraux a de nouveau fourni un gros travail en service des voyageurs et 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 1952 sont approuvés.
- 2° La gestion des Chemins de fer fédéraux en 1952 est approuvée.
- 3° Le solde actif de l'année 1952, au montant de 8 146 225 fr. 21 est utilisé comme il suit:
  - a. 8 millions de francs sont versés à la réserve légale (art. 16, al. 1, litt. a, de la loi sur les CFF du 23 juin 1944);
  - b. Lors de l'approbation des comptes, l'Assemblée fédérale décide de l'attribution du surplus de 146 225 fr. 21.

Berne, le 21 avril 1953

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

Le président,  
**Gysler**

Le secrétaire,  
**Strauss**