

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses

**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses

**Band:** - (1960)

**Artikel:** Notre rapport spécial : les immobilisations des CFF et les frais qu'elles entraînent

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676213>

#### **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**

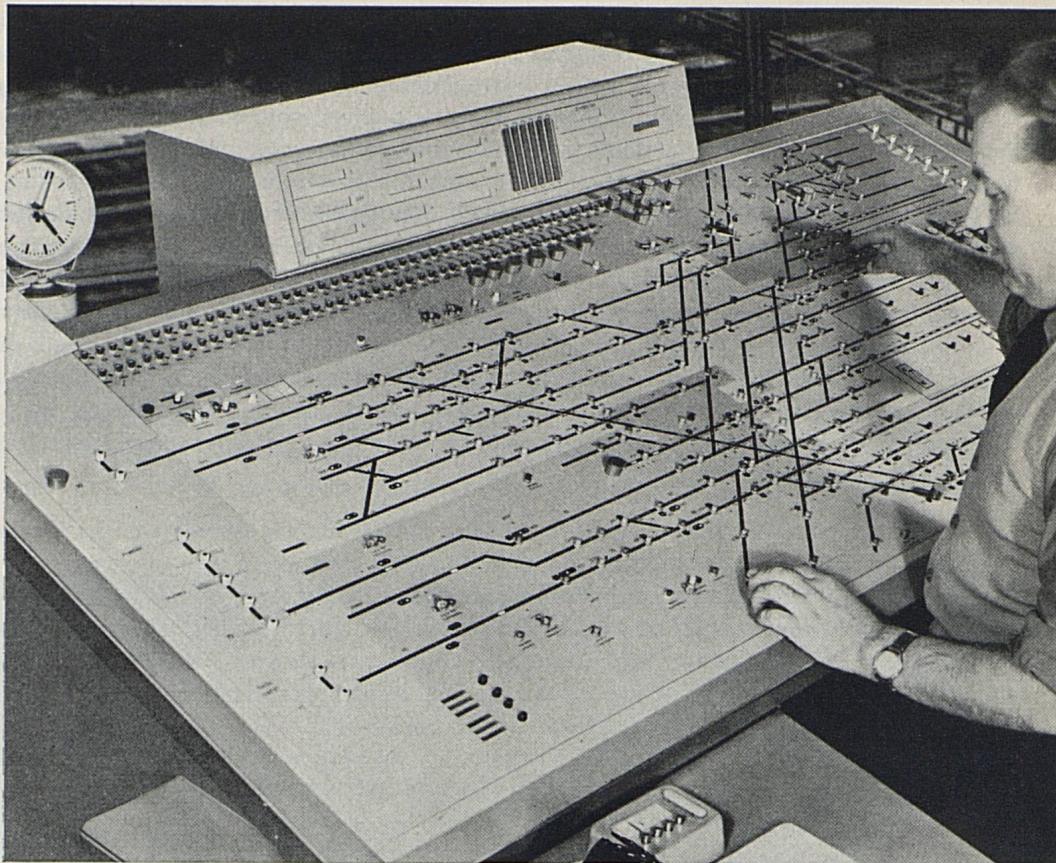
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 30.12.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Notre rapport spécial

## Les immobilisations des CFF et les frais qu'elles entraînent



Un enclenchement géographique moderne à touches d'itinéraire

### I. L'accroissement des valeurs immobilisées

Au cours des quinze dernières années, les Chemins de fer fédéraux ont développé un grand nombre de leurs installations et modernisé leur parc de véhicules. La valeur d'acquisition ou d'établissement de l'ensemble des installations et véhicules a augmenté de plus de moitié. Compte tenu des ouvrages inachevés, elle a en effet passé de 3 à 4,7 milliards de francs durant ce laps de temps, ainsi qu'il ressort du tableau suivant:

	Fin 1945 (après l'as- sainissement)	Fin 1960	Augmentation en chiffres absolus	en %
	en millions de francs			
Immeubles et installations. . . . .	2268	3160	892	39
Véhicules . . . . .	719	1497	778	108
Total	2987	4657	1670	56

Cet accroissement de 1,7 milliard de francs correspond aux dépenses actives de construction, déduction faite de la valeur des installations supprimées.

A vrai dire, la valeur réelle des immobilisations n'a pas progressé dans la même proportion. Pour une large part, l'augmentation de la valeur comptable ne fait que refléter la baisse du pouvoir d'achat de l'argent. Dans leur immense majorité, les immeubles et les véhicules qu'il s'agit aujourd'hui de renouveler ont trente ou quarante ans, et même plus. Or, du seul fait de la dépréciation monétaire survenue dans l'intervalle, les frais de renouvellement atteignent souvent un multiple des dépenses d'acquisition ou d'établissement faites à l'époque. C'est ainsi que pour la réfection totale d'un kilomètre de voie principale, la dépense a passé d'environ 70 000 francs il y a trente ans, à quelque 190 000 francs de nos jours. Les photographies qui accompagnent le présent exposé permettent de faire d'autres comparaisons. S'il est vrai que les nouvelles installations ont généralement un rendement supérieur, les différences de prix n'en demeurent pas moins considérables.

L'accroissement de la valeur immobilisée n'a pas suivi une marche régulière durant ces quinze dernières années. De 1946 à 1950, il ne s'est élevé qu'à 75 millions de francs en moyenne par année; les cinq années

suivantes, il a passé à 97 millions de francs, pour atteindre 162 millions de francs de 1956 à 1960. Les premières années d'après-guerre, les investissements se trouvèrent entravés par les difficultés qu'on avait encore à se procurer des matériaux et de la main-d'œuvre. Puis il fallut s'en tenir aux instructions par lesquelles le Conseil fédéral limitait les constructions des pouvoirs publics, pour contrecarrer la hausse des salaires et des prix et prévenir dans une certaine mesure les fluctuations économiques. Autre obstacle: l'incertitude touchant le financement futur des travaux. Pour établir leurs programmes de construction, les Chemins de fer fédéraux ne pouvaient compter avec certitude, comme source de financement, que sur les amortissements ordinaires, indépendants du résultat annuel; or, jusqu'à la révision du règlement sur les amortissements, en 1951, les montants prévus étaient sensiblement moins élevés qu'aujourd'hui. Enfin, des investissements propres à accroître la productivité doivent faire l'objet d'un plan soigneusement établi, ce qui exige du temps et du personnel. En présence de la pénurie générale de techniciens qualifiés, l'effectif des services de planification ne pouvait être adapté que progressivement et modérément aux tâches nouvelles qui se posaient. D'ailleurs, si de nombreuses constructions et acquisitions ont pris un caractère d'urgence, c'est en raison de la forte augmentation du trafic qui est survenue ces dernières années et dont nul n'aurait pu soupçonner l'ampleur.

L'année 1957 constitue un tournant dans la politique des travaux des Chemins de fer fédéraux: pour la première fois, le budget de construction de cette année-là était fondé non seulement sur un programme ordinaire, mais encore sur un programme extraordinaire. Ce dernier comprend les acquisitions et constructions importantes dont le coût doit être couvert par l'augmentation des dettes à intérêt fixe, conformément à l'arrêté fédéral du 14 décembre 1956: il s'agit en l'occurrence de l'achat de véhicules moteurs électriques ou diesel devant remplacer les locomotives à vapeur, de l'accroissement du parc des wagons de l'entreprise et finalement de l'agrandissement des gares de Berne, Zurich et Bâle. De son côté, le montant prévu au programme ordinaire de construction, qui avait déjà été progressivement accru les années précédentes, a été porté pour la première fois au niveau de 180 à 190 millions de francs jugé nécessaire pour couvrir les besoins annuels moyens à longue échéance; à noter que les dépenses non actives de construction sont comprises dans ce montant.

D'après les programmes de construction actuels ou envisagés pour ces prochaines années, il faut s'attendre à ce que les valeurs immobilisées s'accroissent encore plus fortement qu'au cours des cinq dernières années. Les tâches concrètes du temps présent et du proche avenir sont indiquées au chapitre «Installations et véhicules» (pages 29 ss.). D'une manière générale, le montant du futur programme des investissements est influencé par un certain nombre de facteurs. L'âge croissant des installations entraîne naturellement des besoins grandissants de renouvellement. Outre les installations encore nombreuses qui datent de la création des chemins de fer et des premières années des CFF, il y a toujours plus de constructions et d'acquisitions de la première période d'électrification, c'est-à-dire des années 1920 et suivantes, qui arrivent à l'âge du renouvellement. Elles comprennent d'abord et surtout les véhicules moteurs électriques datant de cette période et qui comptent aujourd'hui une quarantaine d'années, puis de notables parties des lignes de contact, des installations de télécommunication et de sécurité et des équipements d'usines électriques.

Ce processus naturel de renouvellement se trouve accéléré par le développement rapide de la technique. Il est de moins en moins possible de maintenir en service les installations et les véhicules aussi longtemps qu'ils seraient techniquement utilisables. Certes, les locomotives électriques de la ligne du Saint-Gothard qui remontent aux premiers temps de l'électrification circulent encore, mais elles sont trop lentes et trop faibles pour le trafic actuel. Les anciennes voitures à deux et trois essieux peuvent toujours rouler, elles aussi, mais elles ne répondent plus aux exigences des voyageurs et elles offrent trop peu de sécurité aux grandes vitesses. Ces exemples pourraient être multipliés à l'infini. Bornons-nous à mentionner encore les importants progrès techniques qui ont été réalisés dans le domaine de la signalisation. Les installations électriques de sécurité offrent de nouvelles possibilités d'assurer l'exploitation ferroviaire d'une manière plus sûre, plus fluide et plus économique, avec moins de personnel.

Au surplus, les installations doivent être adaptées à un trafic fortement accru. Sur les lignes les plus chargées et notamment dans les centres ferroviaires, le trafic ne peut plus être écoulé qu'à grand-peine avec l'équipement actuel.

Qui plus est, il importe de procéder à des investissements propres à accroître la productivité, de manière à parer à la hausse des frais de personnel et aux difficultés de recrutement. Les allocations de renchérissement, les augmentations du salaire réel et le développement des institutions sociales, d'une part, la réduction de la durée du travail, d'autre part, ont pour effet de rendre la main-d'œuvre toujours plus coûteuse. L'entreprise ne peut à la longue assumer cette charge accrue que si elle parvient à la compenser, en partie

tout au moins, par une augmentation générale de la productivité. Comme partout dans l'industrie, il est nécessaire de procéder à des investissements croissants en vue de remplacer la main-d'œuvre par du capital et de profiter des possibilités que présente l'automatisation.

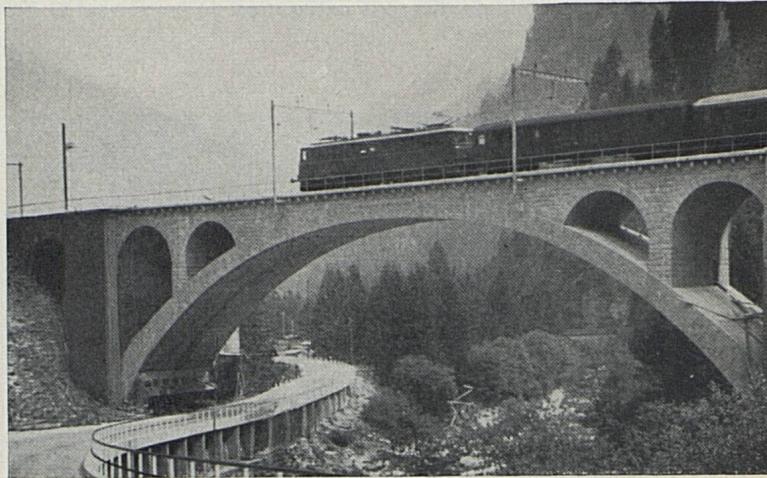
## II. Les conséquences de l'accroissement des valeurs immobilisées sur le compte de résultats

### 1. Généralités

Les conséquences de l'accroissement des valeurs immobilisées sur le compte de résultats ne ressortent directement des comptes annuels que pour les frais d'utilisation des immobilisations, en d'autres termes les frais d'entretien, d'intérêt et d'amortissement. Comme normalement ces frais augmentent lorsque la valeur des installations s'accroît, ils représentent dans un certain sens le côté négatif des investissements.



Ancien pont de Polmengo sur la ligne du Saint-Gothard  
Années de construction: 1879/81 et 1891/92  
Dépense: 320 000 francs



Nouveau pont de Polmengo  
Années de construction 1957/58  
Dépense: 1 270 000 francs

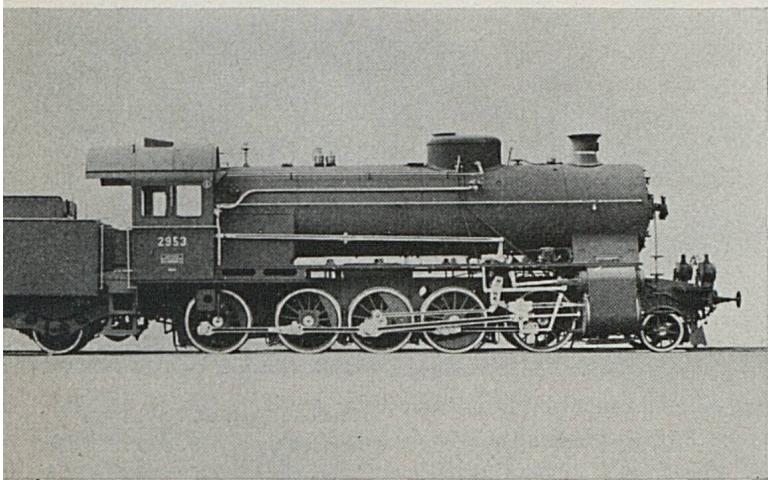
Il est sensiblement plus difficile d'évaluer en chiffres les conséquences positives des investissements. Certes, il est possible de calculer le rendement d'un investissement dans tel ou tel cas. Mais la plupart du temps, de tels calculs se heurtent à de grosses difficultés. Les installations ferroviaires constituent en effet une unité de production, quand bien même elles sont réparties, techniquement et géographiquement, en de nombreuses installations individuelles. L'extension d'une gare ou le doublement d'une voie ne constituent par exemple que des éléments d'un plan d'ensemble destiné à améliorer le rendement de tout ou partie du réseau. Aussi est-il généralement difficile de calculer l'amélioration du rendement que procure une installation déterminée.

Le succès des mesures de rationalisation ne peut ainsi être jaugé que d'après le résultat total, mais il est souvent obnubilé par d'autres facteurs, notamment par le surcroît de frais découlant du renchérissement et de l'augmentation du trafic. Les investissements opérés ces quinze dernières années auraient par exemple permis d'escampter une diminution de la charge pour le personnel, mais s'il n'en a rien été, c'est en raison de l'amélioration de la situation financière des agents. Cette charge a même passé de 59,5% des dépenses totales du compte de résultats en 1946 à 59,9% en 1960; elle s'est en effet accrue de 325 à 597 millions de francs pendant cette période.

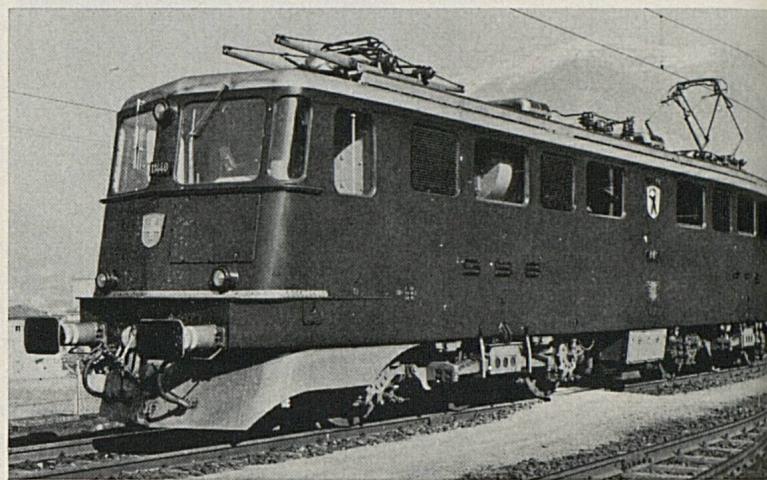
Si, par ailleurs, les Chemins de fer fédéraux sont parvenus à faire face à la forte augmentation du trafic de ces dernières années au prix d'un accroissement relativement modeste de l'effectif du personnel, on doit l'attribuer aux efforts qu'ils ont entrepris en vue de développer la productivité par des investissements et des mesures de rationalisation. Qu'en juge par les chiffres suivants:

	1948 en millions d'unités	1960	Indice (1948 = 100)
Prestations d'exploitation			
kilomètres-trains . . . . .	59,2	78,7	133
kilomètres-tonnes brutes . . . . .	15 535	24 722	159
Prestations de transport			
kilomètres-voyageurs . . . . .	5 844	6 998	120
kilomètres-tonnes. . . . .	1 941	4 058	209
Effectif du personnel . . . . .	39 550	40 934	103
Nombre d'agents (moyenne de l'année)			

Encore que l'effectif du personnel ait augmenté, les heures effectives de travail ont reculé. En effet, tandis que le nombre des agents s'est accru de 3,5% de 1948 à 1960, la réduction de 48 à 46 heures de la durée hebdomadaire du travail a entraîné à elle seule un fléchissement des heures de travail de plus de 4%. Celles-ci ont encore diminué en raison de l'augmentation des jours de repos, qui ont passé de 56 à 60, de la prolongation des vacances de diverses catégories de personnel et d'autres mesures.



Ancienne locomotive du Saint-Gothard pour trains de marchandises C5/6  
Année de construction: 1913, puissance: 1580 CV  
Coût total: 138 500 francs  
Coût par CV 88 francs



Nouvelle locomotive électrique de ligne Ae 6/6  
Année de construction: 1960, puissance 6000 CV  
Coût total: 1 665 600 francs  
Coût par CV 278 francs

Les investissements ont incontestablement freiné le gonflement de la charge totale. Ainsi que le montrera le chapitre suivant, les frais d'utilisation des immobilisations n'ont en effet augmenté que de 44%, en dépit du fort accroissement des valeurs immobilisées survenu de 1948 à 1960, alors que le reste de la charge a progressé de 65%.

A vrai dire, le développement des immobilisations n'est pas sans présenter des dangers. La fixité des frais, qui est déjà très accusée et qui provient principalement de l'horaire, s'en trouve accrue, tout comme, de ce fait, la sensibilité aux reculs du trafic. Mais la prudence est de rigueur lors de nouveaux investissements destinés à des extensions, les Chemins de fer fédéraux ne sont pas pour autant libérés de l'obligation, contenue dans la loi qui les régit, de «s'adapter aux exigences du trafic et aux progrès de la technique».

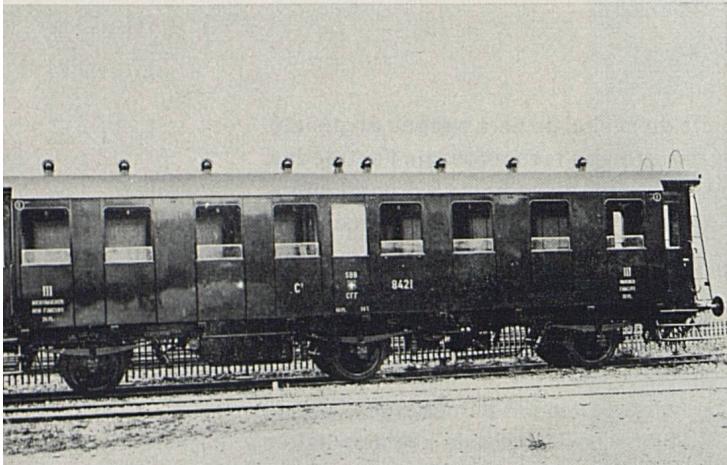
## 2. Les frais d'utilisation des immobilisations

### a. La part que représentent les frais d'utilisation des immobilisations dans la charge totale

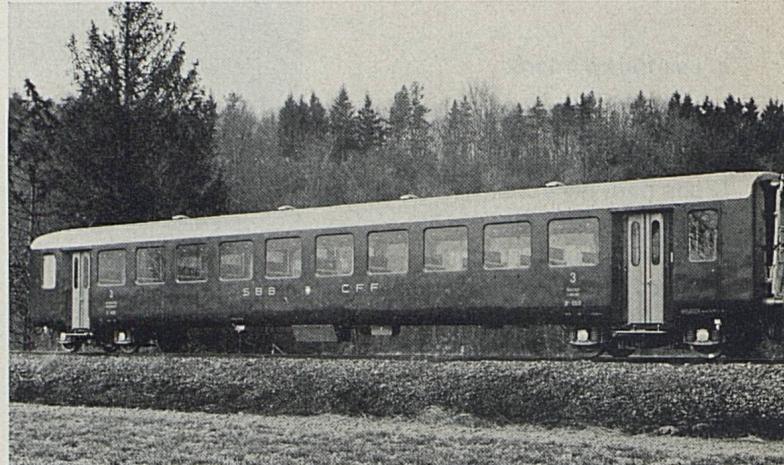
	1948	1955	1960
	en millions de francs		
Charge totale ordinaire (1) . . . . .	608	714	946
Frais d'utilisation des immobilisations:			
Entretien . . . . .	150	158	206
Intérêts . . . . .	48	47	52
Amortissements . . . . .	73	108	133
Total des frais d'utilisation des immobilisations . . . . .	271	313	391
En % de la charge totale. . . . .	45%	44%	41%

(1) La charge totale ordinaire s'entend sans les versements extraordinaires à la caisse de pensions et de secours et sans les allocations de renchérissement aux pensionnés, qui sont portés au compte de profits et pertes.

Comme premier élément de comparaison, on a pris l'année 1948, car les chiffres des exercices antérieurs n'étaient pas comparables, en raison des modifications apportées au système comptable. On a mentionné ensuite l'année 1955, du fait que le capital de tiers a alors atteint son niveau le plus bas depuis l'assainissement. Jusqu'à cette année-là, les amortissements annuels étaient dans l'ensemble plus élevés que les investissements, et l'excédent des ressources provenant des amortissements était provisoirement affecté au remboursement des dettes.



Ancienne voiture à trois essieux  
Année de construction: 1906, 56 places assises  
Coût total: 27 000 francs  
Coût par place assise: 482 francs



Nouvelle voiture unifiée  
Années de construction: 1956-1959, 80 places assises  
Coût total: 219 500 francs  
Coût par place assise: 2744 francs

Les frais d'entretien englobent les frais spécifiés comme tels dans le compte d'exploitation, y compris les dépenses de construction non actives. Dans les chiffres pour 1960 ne figurent en revanche pas les provisions pour les futurs grands travaux d'entretien qui ont été comptabilisées à la charge de cette année-là. Les frais d'intérêt correspondent à l'ensemble des intérêts effectifs sur le capital de tiers. Les frais d'amortissements s'entendent pour les amortissements réglementaires; l'amortissement restant des frais généraux pour 1960 n'a pas été pris en considération. La comparaison avec 1948 n'est pas entièrement concluante du fait que divers taux ont été relevés en 1951.

Quand bien même les frais d'utilisation des immobilisations ont augmenté en chiffres absolus, ils représentent une part moindre de la charge totale; en d'autres termes, ils ont progressé dans une plus faible mesure que les autres frais d'exploitation. Il y a à cela deux raisons principales. Tout d'abord, les frais d'utilisation dépendent beaucoup moins du degré d'occupation de l'entreprise. En d'autres termes, ils n'augmentent pas au même rythme que le trafic. Ensuite, ils comprennent moins de frais de personnel que le reste de la charge d'exploitation. Ainsi, la hausse particulièrement marquée des frais de personnel se fait, elle aussi, plus fortement sentir sur la charge d'exploitation que sur les frais d'utilisation des immobilisations.

#### b. Les frais d'entretien

Les frais d'entretien ont progressé en raison du nombre plus élevé et de la sollicitation accrue des installations, ainsi que du renchérissement. Non seulement il y a plus d'installations à entretenir, mais encore elles sont devenues plus compliquées, du fait de la mécanisation et de l'automatisation, et elles exigent des soins plus assidus. Le renchérissement est dû principalement à l'accroissement des frais de personnel, qui représentent un peu plus de 50% de l'ensemble des frais d'entretien. Mais les frais de prestations de tiers et de matériel ont, eux aussi, augmenté. Un indice de renchérissement des frais d'entretien établi d'après ces éléments fait apparaître une hausse de 25 à 30% pour la période 1948-1958.

Les frais d'entretien ont cependant moins fortement augmenté que ne l'auraient laissé supposer le renchérissement, ainsi que le nombre plus élevé et la sollicitation accrue des installations. Une notable partie du surcroît de frais a pu être compensée par l'amélioration des méthodes d'entretien. De plus, le renouvellement accéléré de l'équipement a entraîné un rajeunissement partiel des installations, qui s'est traduit par une diminution des besoins d'entretien.

Pour l'avenir, il faut s'attendre à une nouvelle progression des frais d'entretien: le parc des installations continuera à s'amplifier et il n'est pas certain qu'on puisse mettre un frein au renchérissement. Certes, il est permis d'espérer de nouveaux succès des efforts faits en vue de rationaliser les travaux d'entretien, et le renouvellement constant des installations aura aussi d'heureux effets sur le volume d'entretien. Mais ce sont là des éléments qui n'arriveront guère à compenser entièrement les facteurs d'augmentation des frais.

#### c. Les frais d'intérêt

Au regard du fort accroissement des valeurs immobilisées, les intérêts du capital de tiers ont peu augmenté. De fait, les investissements ont pu être largement financés à l'aide des propres ressources de l'entreprise. D'une part, les excellents résultats annuels ont permis de procéder à des amortissements extraordinaires. En plus des amortissements réglementaires de 1529 millions de francs au total, on a en effet procédé, de 1946 à 1960, à des amortissements extraordinaires pour un montant de 379 millions de francs. De plus, les réserves ont pu être accrues de 165 millions de francs. D'autre part, ainsi que nous l'avons déjà mentionné, les dépenses annuelles de construction sont demeurées jusqu'en 1956 sensiblement inférieures au montant figurant au programme actuel de construction.

Avec le volume de travaux envisagé, il n'est plus possible de rassembler uniquement par autofinancement les ressources nécessaires aux constructions et aux acquisitions. Les amortissements réglementaires actuels ne suffisent même pas pour financer le programme ordinaire. Il manquera ces prochaines années environ 50 millions de francs par an. Or, il y a encore le programme extraordinaire. A fin 1960, 167 des 500 millions de francs prévus dans le programme extraordinaire avaient été dépensés, ce qui a naturellement entraîné une augmentation des frais d'intérêt.

L'accroissement du capital de tiers, et par conséquent des frais d'intérêt, dépendra de l'importance future de l'autofinancement. Celui-ci découle pour l'essentiel des amortissements, dont le montant est influencé à son tour par le rendement. Plus il est favorable, plus il est facile d'augmenter les amortissements.

#### d. Les frais d'amortissement

Le règlement des amortissements, tel qu'il a été approuvé par le Conseil fédéral, définit les amortissements comme il suit: «Les amortissements industriels ont pour but de répartir d'une manière égale, pour toute la durée d'utilisation des installations, les moins-values que, suivant les prévisions, les immobilisations peuvent subir. Ils se calculent sur le coût de construction ou d'achat de l'installation, sa durée d'utilisation probable et le produit escompté de la vente du matériel usagé. La durée d'utilisation des installations doit être estimée d'après les conditions naturelles, techniques et d'exploitation des chemins de fer en général et des Chemins de fer fédéraux en particulier.»

Les taux d'amortissement en vigueur varient entre 1 et 5% du coût de construction ou d'achat des installations et des véhicules; ils se présentent comme il suit pour les principales catégories d'immobilisations: infrastructure (sans les ponts) 1%, ponts 1,5%, bâtiments du service de l'exploitation 2%, installations de la ligne de contact 2,5%, voie de fer 3%, télécommunications et installations de sécurité 4%, véhicules moteurs, voitures et fourgons 4%, wagons 2,5%, machines, mobilier et ustensiles 5%.

## Les immobilisations des

Propriété foncière et infrastructure (y compris les ouvrages d'art)

Superstructure

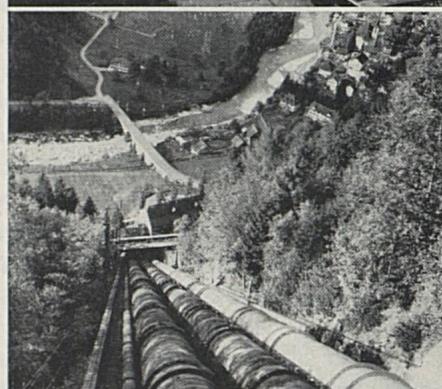
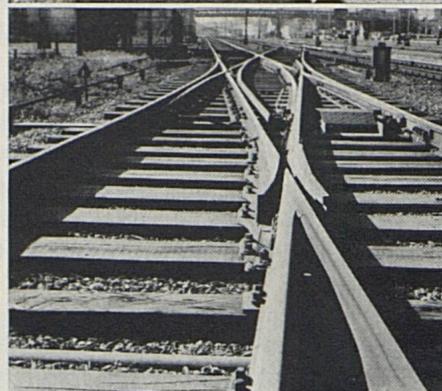
Lignes de contact, installations de télécommunication et de sécurité

Bâtiments, installations et outillage

Usines électriques et ateliers

Véhicules

Total des immeubles, des installations et des véhicules (sans les frais



## Chemins de fer fédéraux

En millions de francs en %

Propriété foncière	200,5	
Infrastructure . . .	341,0	
Ponts . . . . .	230,3	
Tunnels . . . . .	255,2	1027,0 24,0

Superstructure . . . . . 551,8 12,9

Lignes de contact	184,9	
Installations de télécommunication	79,9	
Installations de sécurité . . . . .	187,1	451,9 10,6

Bâtiments . . . . .	291,5	
Installations et outillage . . . . .	140,4	431,9 10,1

Usines électriques	303,4	
Ateliers . . . . .	78,5	381,9 8,9

Véhicules moteurs	545,2	
Voitures et fourgons . . . . .	529,4	
Wagons à marchandises et wagons de service . . . . .	354,9	
Bateaux . . . . .	5,4	1434,9 33,5

4279,4 100

Comparativement aux taux usuels dans l'industrie privée, ceux des Chemins de fer fédéraux paraissent bas. La différence se justifie en partie du fait que, pour des raisons de sécurité, les installations ferroviaires doivent être construites de manière à durer relativement longtemps. A vrai dire, la durée rationnelle d'utilisation à prendre comme base des amortissements ne doit pas être mesurée d'après l'âge réel des installations actuelles des CFF. Il est certain que celles-ci ne sont souvent plus à la hauteur du progrès technique et qu'elles ont dépassé la durée maximum qui est admissible économiquement parlant. Du fait qu'une partie des installations et des véhicules sont utilisés au delà de la durée prise comme base des amortissements, il ne faut pas conclure pour autant que les taux d'amortissement sont trop élevés. Ce ne sont pas les taux d'amortissement qui sont trop élevés, mais bien les installations qui sont en partie surannées.

Par ailleurs, il est impossible d'envisager les taux d'amortissement en faisant abstraction du problème des frais croissants de réacquisition. Si les amortissements sont calculés d'après les frais primitifs d'achat ou de construction, comme c'est généralement le cas aux CFF, et si les taux n'en sont pas accrus, les ressources ne suffiront pas pour financer le renouvellement des installations. Dans les périodes où la valeur de l'argent fléchit, les amortissements devraient être calculés d'après les frais de réacquisition. La plupart des chemins de fer étrangers procèdent de la sorte; il est vrai que dans les pays où ils se trouvent, la dépréciation de l'argent a été beaucoup plus marquée que chez nous.

En Suisse, l'industrie privée n'amortit généralement pas non plus en partant de la valeur de réacquisition, tout au moins pas dans le bilan; la principale raison en est sans doute que le fisc ne l'admet pas. L'amortissement basé sur la valeur de réacquisition présente une difficulté pratique: comment faut-il en effet calculer cette valeur? On ne peut se fonder tout simplement sur le coût des nouvelles installations, car si elles sont plus chères, elles ont aussi, d'ordinaire, un rendement meilleur. Ce qui serait déterminant, c'est la valeur de réacquisition d'une installation ayant le même potentiel. Comme on ne construit généralement plus d'installations analogues, cette valeur doit être évaluée d'après des coefficients de renchérissement.

L'industrie privée réévalue ses amortissements en appliquant les plus hauts taux possibles. En outre, elle constitue des réserves supplémentaires, tant latentes qu'ouvertes, à l'aide des bénéfices nets.

Les Chemins de fer fédéraux connaissent eux aussi une certaine adaptation des amortissements au coût accru de réacquisition. Pour la voie de fer et les véhicules, où la différence est particulièrement grande entre les valeurs immobilisées comptables et les frais de réacquisition, le règlement prévoit des amortissements industriels supplémentaires, qui sont calculés en principe d'après la différence entre la valeur immobilisée comptable et le coût de remplacement avec un matériel équivalent. L'adaptation est cependant incomplète pour les véhicules, et l'amortissement supplémentaire ne peut être effectué que les années où la Confédération n'a pas à reprendre de déficit. Mais comme il y a encore en service des véhicules et des installations qui sont entièrement amortis tout en étant mentionnés sous des groupes d'immobilisations soumis aux amortissements réglementaires, il est en partie possible de compenser les frais accrus de réacquisition.

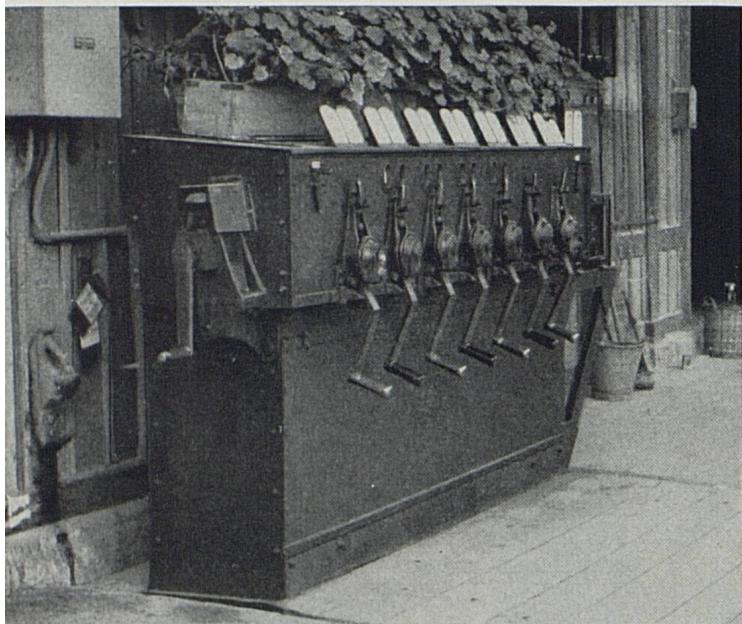
Selon les principes d'une saine économie, les ressources nécessaires au simple maintien de la capacité de production et à l'adaptation continue des installations au progrès technique ne doivent pas être obtenues par des augmentations de capital, mais par l'autofinancement. Au surplus, en raison du fort accroissement des frais de personnel et de la réduction des heures de travail, il faut que l'autofinancement serve en partie aussi à la modernisation des installations si les frais totaux ne doivent pas devenir insupportables. La loi sur les CFF part également de ce point de vue puisque, à l'article 18, elle indique que les travaux doivent être financés en premier lieu par les ressources provenant des amortissements industriels; de plus, en vue d'entraver le financement par un accroissement des dettes, elle prescrit que leur volume ne peut être augmenté qu'en vertu d'un arrêté fédéral soumis au référendum. Sous cet angle-là, les amortissements réglementaires actuels doivent dans l'ensemble être considérés comme insuffisants, en dépit de l'adaptation partielle précitée aux frais de réacquisition. Ainsi que nous l'avons dit, ils ne suffisent pas à financer le programme ordinaire, qui ne contient en substance que les dépenses de construction nécessaires au maintien de la capacité de production. Aussi, lorsque le moment sera venu de réviser le règlement sur les amortissements, soit en 1961, faudra-t-il sérieusement songer à accroître les amortissements. C'est surtout les bonnes années que cette mesure s'impose.

Même si le régime actuel ne subit pas de modification, les amortissements augmenteront ces prochaines années. Avec des taux inchangés, ils dépasseront en 1965 de près de 20 millions de francs le chiffre de 1960, en raison de l'augmentation des valeurs immobilisées escomptée ces prochaines années. En 1970, l'écart devrait être de quelque 40 millions de francs.

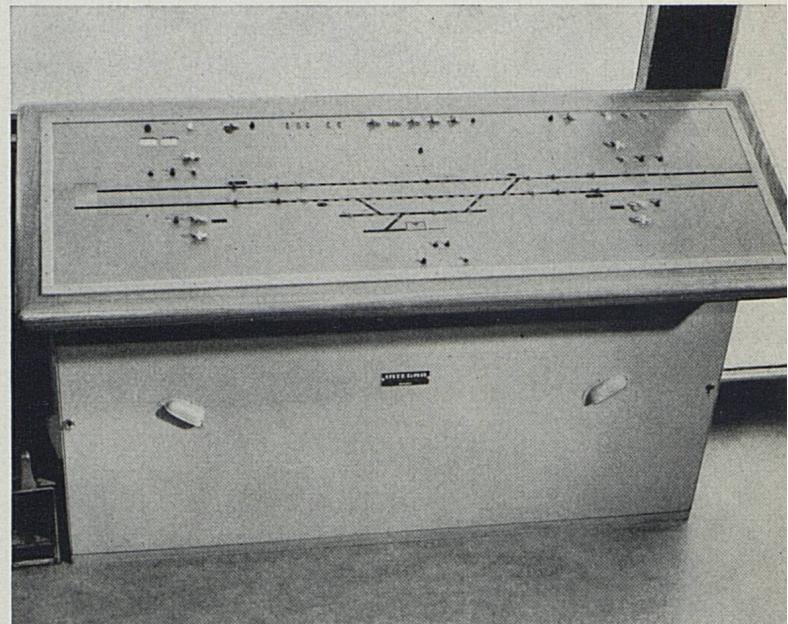
### III. Récapitulation et observations finales

Au cours des quinze dernières années, la valeur d'acquisition ou d'établissement des installations et des véhicules des Chemins de fer fédéraux s'est accrue de près de 1,7 milliard de francs. Si importante que soit cette augmentation, il ne faut pas se dissimuler que l'extension des installations n'a pas marché de pair avec l'évolution du trafic et le développement technique. Durant les dix premières années consécutives à l'assainissement, en particulier, les dépenses annuelles de construction sont demeurées notablement inférieures aux exigences de l'exploitation. C'est seulement depuis le moment où la réalisation des programmes à long terme est allée de l'avant que le retard peut être progressivement comblé.

Les investissements entraînent tout d'abord un accroissement des frais d'utilisation des installations, autrement dit des frais d'entretien, d'intérêt et d'amortissement. Mais, face à ces répercussions négatives, il y en a d'autres, positives, qui ne peuvent d'ordinaire pas être déterminées individuellement et qui ne se laissent mesurer que d'après le résultat total. Les résultats comptables de ces dernières années permettent



Ancienne installation mécanique d'enclenchement de la station d'Eiken  
Année de construction: 1905  
Coût: 35 000 francs



Nouvel enclenchement à touches d'itinéraire de la même station  
Année de construction: 1960  
Coût comparable: 315 000 francs

de constater que les investissements accrus commencent déjà à porter leurs fruits. C'est en bonne partie grâce à eux que, malgré la réduction de la durée du travail, il a été possible de faire face au surcroît de trafic sans grande augmentation de l'effectif du personnel et que la hausse des frais, due principalement au relèvement des salaires, est demeurée dans des limites supportables.

Par ailleurs, lorsqu'on juge ces résultats comptables, il ne faut pas oublier qu'ils ont été obtenus avec un appareil de transport sollicité jusqu'à la limite de ses possibilités et qu'une notable partie des immobilisations est portée en compte pour une valeur peu élevée, ce qui s'est traduit par des frais d'intérêt et d'amortissement relativement bas. Avec le renouvellement progressif et l'adaptation des installations au volume actuel du trafic, les valeurs immobilisées augmentent, et par là même aussi les frais d'utilisation. Il vient s'y ajouter la hausse des prix et des salaires, que les tarifs sont loin de pouvoir suivre dans la même proportion et au même rythme. Vus sous cet angle, les amortissements et provisions extraordinaires figurant dans les comptes de 1960 visent moins à résorber le bénéfice qu'à corriger les frais dans la mesure nécessaire. Aussi importe-t-il de procéder promptement à une révision du règlement sur les amortissements.

