

5635

**MESSAGE**

du

**Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale  
concernant l'approbation des comptes et de la gestion  
des chemins de fer fédéraux pour 1948**

(Du 17 mai 1949)

---

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation le rapport de gestion et les comptes des chemins de fer fédéraux pour l'année 1948, ainsi que le rapport du conseil d'administration du 28 avril 1949.

Comparé à celui de 1947, le résultat de l'exercice de 1948 se caractérise par une faible augmentation (2%) des produits de l'exploitation, lesquels atteignent 677,3 millions de francs. A cette somme s'oppose des charges qui ont augmenté progressivement de 10 pour cent et se montent à 495,6 millions. De nombreux indices montrent malheureusement, en Suisse comme à l'étranger, que cette évolution, loin de s'atténuer, s'accroîtra encore à l'avenir. Bien que les résultats soient sensiblement moins favorables que ceux de 1947, année de grand essor économique, il convient de relever qu'ils ont dépassé les prévisions budgétaires. L'excédent brut comparable du compte de profits et pertes s'élève en effet pour 1948 à 35,1 millions de francs, alors que l'article correspondant du budget n'indique que 2,8 millions de francs. Le résultat de 1948 doit donc être encore considéré comme suffisant. En réalité, les produits d'exploitation se sont maintenus jusqu'au mois de juillet à un chiffre plus élevé qu'en 1947. Dès le mois d'août, cependant, un net revirement s'est produit, tant pour les recettes du transport des voyageurs que pour celles du trafic des marchandises. Ces dernières recettes ont décliné, au cours du second semestre de 1948, dans une mesure plus forte que les premières. Le recul soudain du trafic des marchandises a suivi une évolution parallèle à celle de notre commerce

extérieur. Par rapport à la base 100 de 1938, l'indice quantitatif des importations, pondéré avec les valeurs, a diminué, dans la seconde moitié de l'année, de 161 à 132 en moyenne. Il est vrai que l'indice correspondant des exportations a passé de 114 à 136. En quantités, le deuxième semestre 1948 a enregistré une diminution de 1 million de tonnes des importations, alors que l'augmentation des exportations n'est que de 346 000 tonnes. En outre, il s'est produit un déplacement du trafic d'importation vers les parcours suisses les plus courts.

Outre l'évolution de la situation économique, c'est surtout la concurrence des automobiles qui influe défavorablement sur le volume du trafic ferroviaire. Le parc suisse des véhicules automobiles n'a cessé de s'accroître depuis 1946. Il serait encore sensiblement supérieur sans le régime de l'autorisation institué par les dispositions sur le statut des transports automobiles. Le monopole dont la guerre a fait bénéficier les chemins de fer électriques, et qui a épargné au pays une crise des transports, est de nouveau fortement battu en brèche par la concurrence des automobiles. Le volume des transports a fondu, tandis que l'offre des moyens s'est accrue. Il n'est pas douteux que l'arrêt de l'essor économique causera un préjudice tant aux transports routiers professionnels qu'aux transports ferroviaires. Enfin, dans le trafic international, la situation monétaire instable a eu des répercussions défavorables, parce qu'on veut bien souvent éluder une taxe payable en argent suisse.

Dans la recherche des moyens propres à augmenter les recettes, l'idée d'un nouveau relèvement des tarifs vient nécessairement à l'esprit. Bien que de *nouveaux tarifs* aient été introduits, dès le 1<sup>er</sup> février 1948, pour le *transport des voyageurs* et que le tarif des *marchandises* ait été augmenté encore de 10 pour cent à la même date, le relèvement des tarifs opéré depuis le début de la guerre par les chemins de fer suisses (15 à 20% en moyenne), doit être considéré comme extrêmement modeste. Certains pays sont allés beaucoup plus loin. Ainsi, aux Etats-Unis, les tarifs ferroviaires ont augmenté de 40 à 50 pour cent, les charges d'exploitation s'étant accrues dans une mesure sensiblement pareille à celle qui est enregistrée en Suisse. La situation est à peu près la même en Angleterre. Les chemins de fer suisses ont ainsi contribué grandement à la stabilité des prix. Il est vrai que notre entreprise nationale n'a pu le faire que grâce à l'accroissement des quantités transportées. Si celles-ci continuent à diminuer, elle sera obligée d'adapter ses tarifs aux charges accrues, mais elle devra le faire seulement dans la mesure compatible avec la concurrence des autres moyens de transport.

En attendant, les chemins de fer fédéraux devront s'employer, par une propagande intense, à compenser partiellement les répercussions de l'évolution défavorable qui semble se dessiner dans la situation économique.

Une autre tâche qui incombera particulièrement à l'administration sera de réduire dans la mesure du possible les frais d'exploitation.

Au regard de l'année précédente, les charges d'exploitation ont augmenté de 45 millions de francs, et, par rapport au budget, de 33,7 millions. Le compte d'exploitation de 1948 étant établi sur des bases entièrement nouvelles, qui ressortent d'ailleurs déjà des budgets établis pour 1948 et 1949, l'accroissement des charges ne peut être calculé que par rapport aux montants figurant au budget. La plus grosse part de cet accroissement de 33,7 millions de francs est due à l'augmentation des allocations de renchérissement versées au personnel, et à celle de l'effectif du personnel. Quant à l'accroissement des «frais de choses» il est relativement modeste.

L'effectif du *personnel de l'entreprise* s'est accru en 1948 de 1533 unités. Etant donnée la diminution du volume des transports, il faudra faire l'impossible pour ne pas laisser s'accroître cet effectif et même pour le réduire.

Les *dépenses de construction* pour le chemin de fer, les usines électriques et les ateliers se sont élevées à 117,5 millions de francs; elles dépassent donc de 33 millions celles de l'année précédente et de 2,6 millions le montant inscrit au budget. Ce supplément est dû à un nouveau renchérissement dans la construction, ainsi qu'à des dépenses pour des renouvellements et des développements qui avaient été différés.

Dans notre message du 9 novembre 1948 à l'appui du budget des chemins de fer fédéraux, nous nous sommes prononcés sur le problème de la couverture financière des travaux de construction. Nous laissions entendre qu'il serait possible, conformément à l'article 18, 3<sup>e</sup> alinéa, de la loi sur les chemins de fer fédéraux, d'émettre des emprunts pour permettre les constructions de caractère productif. Depuis lors, les chemins de fer fédéraux ont présenté, à la demande du département des postes et des chemins de fer, un programme de construction pour les dix prochaines années. Ce programme prévoit pour le *développement des installations* une somme de 680 millions de francs. Si l'on y ajoute les 122 millions nécessaires chaque année aux renouvellements courants, l'exécution de ce programme exigerait annuellement 190 millions de francs, dont 40 millions seraient à la charge de l'exploitation et 93 millions seraient pris sur les fonds libérés par les amortissements. Si le rendement ne permettait pas des amortissements de cet ordre, il conviendrait de prendre des mesures conformément à l'article 16 de la loi sur les chemins de fer fédéraux. Des amortissements non fondés sur un rendement augmenteraient en effet fatalement le déficit du compte de profits et pertes, déficit dont les chemins de fer fédéraux n'ont pas à assurer la couverture si leurs réserves n'y suffisent pas. Notons, à cet égard, que les chemins de fer fédéraux disposent encore de 154 millions de francs qui proviennent d'amortissements et n'ont pas été engagés de

nouveau dans l'entreprise. Pour l'année 1949, il n'est donc point nécessaire de contracter des emprunts. Il n'est pas exclu, d'autre part, que les dépenses de construction puissent être couvertes non seulement par les ressources provenant des amortissements ou des emprunts, mais encore par des crédits ouverts pour la création de possibilités de travail. La loi sur les chemins de fer fédéraux prévoit d'ailleurs que de nouveaux emprunts ne sont autorisés que par un arrêté fédéral soumis au referendum. Le message à l'appui d'un arrêté fédéral préparant les moyens financiers complémentaires pour couvrir les grands travaux de construction à partir de 1951, sera vraisemblablement adressé aux chambres vers la fin de l'année 1949.

Le *compte de profits et pertes* se solde en un excédent actif de 15 millions de francs; il contient un amortissement extraordinaire de 20 millions pour couvrir partiellement l'insuffisance de l'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure ». Au regard du compte de 1947, les résultats de l'exercice sont moins favorables, puisque, cette année-là, il fut possible non seulement d'employer 32,2 millions de francs pour réduire l'insuffisance de l'amortissement sur les groupes d'immobilisations précités et de constituer une provision de 6 millions en faveur de la caisse de pensions et de secours, mais encore de verser 8 millions à la réserve légale et d'assurer le service d'intérêts à 4 pour cent au capital de dotation.

Le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux propose, pour 1948, d'augmenter de 20 à 27 millions de francs la quote-part annuelle fixée par l'arrêté du Conseil fédéral du 7 avril 1948 pour couvrir l'insuffisance de l'amortissement sur les « frais généraux » et « l'infrastructure ». Il ne resterait ainsi que 8 millions de francs du produit net, lesquels, d'après la loi sur les chemins de fer fédéraux, devraient être versés à la réserve pour couvrir les déficits d'exploitation à venir. Il ne resterait rien pour les intérêts du capital de dotation. Dans le budget de la Confédération pour 1949, le montant intégral de 16 millions de francs figure dans les recettes. Dans le budget pour 1948, les intérêts entiers du capital de dotation étaient escomptés.

Si nous nous rallions quand même aux propositions du conseil d'administration, c'est que nous estimons inopportun d'exiger les intérêts du capital de dotation, au moment où les recettes de transport sont en régression, et qu'il faut déjà de grands efforts pour équilibrer les comptes de 1949.

Nous devons toutefois lier cette renonciation à la condition que les chemins de fer fédéraux mettent en œuvre tous les moyens dont ils disposent pour éviter d'entrer dans une période de déficits. Cette renonciation aux intérêts du capital de dotation ne saurait se justifier que si l'on aide, par elle, les chemins de fer fédéraux à continuer de se subvenir largement à eux-mêmes.

Vu l'article 8 de la loi du 23 juin 1944 sur les chemins de fer fédéraux, nous vous

*proposons*

d'utiliser le solde actif du compte de profits et pertes conformément au projet d'arrêté ci-joint.

Nous saisissons cette occasion, Monsieur le Président et Messieurs, pour vous exprimer les assurances de notre haute considération.

Berne, le 17 mai 1949.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

*Le président de la Confédération,*

E. NOBS

*Le chancelier de la Confédération,*

LEIMGRUBER

(Projet)

**ARRÊTÉ FÉDÉRAL**

approuvant

**les comptes et le rapport de gestion des chemins de fer fédéraux  
pour l'année 1948***L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu le rapport de gestion et les comptes présentés par la direction générale des chemins de fer fédéraux le 9 avril 1949;

vu le rapport et les propositions du conseil d'administration du 28 avril 1949, adressés à l'Assemblée fédérale par l'entremise du Conseil fédéral;

vu le message du Conseil fédéral du 17 mai 1949,

*arrête :***Article premier**

Sont approuvés les comptes de 1948, se soldant par un bénéfice net de 15 010 812 fr. 48 et le bilan au 31 décembre 1948 de l'administration des chemins de fer fédéraux.

**Art. 2**

La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1948 est approuvée.

**Art. 3**

Le bénéfice net de 1948 est employé de la façon suivante:

|  |  |
|--|--|
| a. Augmentation de 20 à 27 millions de francs de la quote-part annuelle pour l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'installations « frais généraux » et « infrastructure » . . . . . | Fr.<br>7 000 000.—   |
| b. Versements à la réserve légale:   |  |
| Versement légal (en vertu de l'article 16, alinéa 1a, de la loi sur les CFF) . . . . .   | Fr.<br>8 000 000.—   |
| Attribution de l'excédent restant . . . . .  | 10 812.48  |
|  | <hr style="width: 100%; border: 0.5px solid black;"/> 8 010 812.48 |

## **MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation des comptes et de la gestion des chemins de fer fédéraux pour 1948 (Du 17 mai 1949)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1949             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 1                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 20               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | 5635             |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 19.05.1949       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 996-1001         |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 091 537       |

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.