

6543

MESSAGE

du

**Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le budget
des chemins de fer fédéraux pour l'année 1954**

(Du 27 octobre 1953)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre le budget présenté pour l'année 1954 par le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux avec un rapport du 7 octobre 1953.

Le projet comprend :

1. Le budget des dépenses de construction, se montant à 148 200 000 francs;
2. Le budget du compte d'exploitation s'élevant à 699 047 800 francs en produits et à 508 865 700 francs en charges et laissant un excédent des produits de 190 182 100 francs;
3. Le budget du compte de profits et pertes accusant 212 730 100 francs de charges et de produits.

L'incertitude qui règne quant à l'évolution de la situation économique a engagé les chemins de fer fédéraux à se montrer très prudents dans l'évaluation des produits. L'expérience montrant sans cesse qu'il existe une étroite corrélation entre les recettes de transport et les fluctuations de l'économie, il convient, chaque fois que l'on établit le budget, d'observer attentivement les mouvements qui se manifestent déjà dans la vie économique et ceux qui s'esquissent seulement. L'évolution que subira vraisemblablement notre commerce extérieur dans l'avenir immédiat constitue un critère assez sûr pour évaluer la manière dont se développeront, l'an prochain, les recettes du trafic des marchandises; de leur côté, le degré d'occupation présumé de l'activité suisse et la situation économique des pays étrangers importants pour notre tourisme permettent assez bien d'évaluer les recettes du transport des voyageurs.

Le commerce extérieur de la Suisse continue de bénéficier d'un essor réjouissant. Il est vrai que, comparées avec les résultats du premier semestre 1952, les *importations* ont diminué dans la même période de 1953 tant en quantité qu'en valeur; en revanche, au mois d'août 1953, les quantités importées ont augmenté par rapport au mois correspondant de l'année précédente. Quant aux *exportations*, elles se sont accrues dans l'année en cours comparativement à la même période de 1952.

Si l'on admet que les conditions politiques se maintiendront, il ne faut pas s'attendre que les relations commerciales avec le monde occidental et les pays d'outre-mer prendront beaucoup plus d'ampleur. Quant au développement des échanges avec l'Est, il est toujours aussi difficile de faire des prévisions à son sujet. Etant donnée la capacité d'exportation restreinte des pays de l'Est et le niveau relativement élevé de leurs prix, les échanges avec ces pays ont plutôt diminué au cours des dernières années. Il n'est pas douteux que le commerce extérieur de la Suisse profiterait grandement d'une amélioration dans ce secteur.

Grâce à l'octroi de quantités plus importantes de devises dans certains pays et aux nouvelles mesures plus libérales prises en Allemagne occidentale, il semble que le *trafic touristique* en provenance de l'étranger doive continuer à se développer au mieux.

Pour le proche avenir, les perspectives d'activité de l'économie suisse semblent être des plus favorables; on peut en conclure que si le niveau des salaires et des prix demeure inchangé, le trafic dû aux voyages continuera d'augmenter.

Le nombre toujours croissant des véhicules à moteur pourrait cependant entraîner, en 1954 déjà, un fléchissement du trafic des chemins de fer fédéraux. En l'espace de six ans, le parc de véhicules à moteur a presque triplé en Suisse. Dans les neuf mois qui se sont écoulés depuis le dernier recensement de septembre 1952, le nombre de ces véhicules a augmenté de plus de 36 000 unités. Cette fois encore c'est le nombre des *scooters* qui marque la plus forte augmentation, ce nombre s'étant accru d'un tiers. Le nombre des voitures automobiles a augmenté de 8 pour cent et celui des camions, camionnettes, etc. de 2 à 6 pour cent. Le 1^{er} juillet 1953, le nombre des véhicules en circulation était de 202 000 voitures, de 47 500 camions, camionnettes, etc., de 75 000 motocyclettes, de 52 500 scooters et de 35 000 bicyclettes à moteur auxiliaire, soit au total 412 000 véhicules à moteur (sans les tracteurs agricoles et les véhicules de l'armée); à ces nombres s'ajoutent 1 867 000 bicyclettes à fin 1952. En outre, le trafic des véhicules à moteur passant la frontière avec voyageurs et marchandises va toujours croissant; c'est ainsi qu'au 1^{er} semestre de 1953 430 000 touristes sont entrés dans notre pays avec des cars étrangers, contre 352 000 dans la période correspondante de l'année 1952; de leur côté, les transports par camions en trafic international ont passé de 64 000 à 86 000 tonnes.

Certes, le trafic international par la route n'a pas encore des conséquences aussi défavorables pour les chemins de fer fédéraux que le trafic routier interne; mais dans ce secteur aussi le chemin de fer subit une perte de trafic manifeste au profit de la route.

Aussi les chemins de fer fédéraux ont-ils jugé bon de porter au budget des recettes de transport inférieures de 30,7 millions de francs ou de 4,6 pour cent aux résultats effectifs de l'année 1952, 9,8 millions de ce déchet concernant le transport des voyageurs et 20,9 millions le trafic des marchandises au sens général du mot.

Nous donnons plus bas un bref aperçu relatif aux charges et aux produits inscrits au budget des chemins de fer fédéraux.

Le budget de construction. Déjà dans ses rapports et propositions adressés au Conseil fédéral à l'appui du rapport de gestion et des comptes des chemins de fer fédéraux pour 1952, le conseil d'administration a insisté sur l'importance des ressources qui seront nécessaires ces prochaines années pour renouveler et moderniser les installations et le matériel roulant.

Le budget de construction pour 1954 reflète la nouvelle politique d'investissement dans laquelle on s'est engagé. Les travaux qui y sont inscrits s'élèvent à 148,2 millions de francs et dépassent par conséquent de 10 millions le montant du budget de 1953 et de 21 millions celui des comptes de 1952.

Aussi longtemps que le marché du travail ne subira pas une détente, les instructions du Conseil fédéral en vue de lutter contre la poussée des salaires et des prix conserveront toute leur valeur. Ici et là cependant, les installations de l'industrie mécanique, notamment celles des entreprises de construction de wagons, ne sont déjà plus utilisées à plein rendement; aussi de nouvelles commandes de voitures et de wagons n'auraient-elles que des effets favorables sur la politique de l'emploi. Tout autre est actuellement la situation dans l'industrie du bâtiment; les chemins de fer fédéraux useront donc de la même retenue que jusqu'ici en matière de dépenses pour les installations ferroviaires et pour celles des usines électriques, dans la mesure naturellement où l'exigera la politique de stabilisation de l'emploi et où le permettront les nécessités de l'exploitation.

L'augmentation du budget de construction, de 10 millions par rapport au précédent budget, est due presque entièrement aux *acquisitions de véhicules*. En 1954, 3,5 millions de francs seront affectés à la « réserve générale pour imprévu » (en 1953, 2 millions) afin que, si le besoin s'en fait sentir, on puisse commencer en 1954 les travaux préliminaires à l'électrification de la ligne La Plaine—gare de Genève; ce sera notamment le cas si l'électrification de la ligne française de Culoz à la frontière suisse l'exige.

Par rapport aux comptes de 1952, ce sont notamment les positions suivantes qui subissent une augmentation: doublement de voies, 1,8 million de francs; renouvellement de voies et de branchements, 3,5 millions;

modernisation de l'équipement des halles aux marchandises avec des engins modernes de transbordement et acquisition de cadres, 1 million; acquisition de véhicules, 9,3 millions; installations des usines électriques 0,5 million.

Les dépenses de construction portées au budget peuvent être compensées par les produits de l'exercice. Les dépenses non actives de 26,6 millions de francs sont mises à la charge du compte d'exploitation, tandis que les dépenses actives de 121,6 millions sont couvertes par les amortissements sur les immobilisations (106,8 millions) et par les fonds affectés à la couverture de l'insuffisance d'amortissement (15,2 millions). Au cas où les dépenses de constructions ne seraient pas entièrement couvertes par les produits de l'exercice, il serait possible de recourir aux amortissements d'années antérieures non rengagés dans l'entreprise.

Les *produits d'exploitation* sont portés au budget pour 699 millions de francs. Ils restent donc de 32,4 millions au-dessous des produits effectifs de l'année 1952. Les *recettes de transport* sont évaluées à 640 millions de francs, soit à 30,7 millions de moins que les recettes réelles de 1952; elles figuraient pour le même montant au budget de 1953. Le fléchissement des recettes de transport par rapport aux comptes de 1952 porte pour 10 millions de francs sur les voyageurs et pour 20,7 sur les marchandises. Pour le transport des bagages et des envois express, pour le trafic postal et celui des animaux, les prévisions budgétaires correspondent assez exactement aux recettes effectives de 1952. Les *produits divers* sont légèrement en recul pour ce qui est de la fourniture d'énergie en excédent à des tiers, le change des monnaies et les travaux pour tiers; ce recul est compensé partiellement par l'accroissement des fermages et loyers.

Les *charges d'exploitation* sont portées au budget pour 508,8 millions de francs, soit 10,8 millions de moins que dans les comptes de 1952 où figuraient 12 millions d'allocations supplémentaires de renchérissement, alors que le présent budget ne prévoit, conformément à nos instructions, aucune allocation de renchérissement au personnel, parce qu'une telle allocation n'est pas encore décidée par les chambres. Si l'on tient compte d'allocations de renchérissement égales à celles qui ont été accordées dans l'année en cours (12,5 millions de francs), les charges d'exploitation dépasseraient de 1,7 million celles de l'année 1952 au lieu de rester inférieures de 10,8 millions. Cet accroissement des charges est dû principalement au relèvement opéré au 1^{er} janvier 1953 sur les taxes de location de wagons en trafic international, conformément aux dispositions du règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international.

La *récapitulation* des charges totales du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes montre que les charges qui concernent le personnel, et qui constituent la plus importante catégorie, seraient en diminution de 9,2 millions de francs par rapport aux comptes de 1952. En

revanche, si, en vue d'une comparaison objective, on prévoit des allocations égales à celles de l'année 1953, la diminution de charge se transforme en une augmentation de 3,3 millions de francs.

Les traitements, appointements et salaires sont plus élevés de 5,8 millions de francs qu'en 1952; 5,1 millions découlent de l'augmentation du gain moyen et 0,7 million de l'accroissement de l'effectif. En revanche, le budget pour 1954 ne comprend pas la provision de 3,5 millions qui figurait dans les comptes de 1952 pour les augmentations de gain découlant des changements dans la classification des fonctions; quant aux contributions annuelles aux caisses de pensions et de secours en faveur du personnel, elles subiront vraisemblablement une augmentation de 2 millions par rapport à 1952. Les « autres dépenses pour le personnel » ne comprennent plus le montant de 530 000 francs versé en 1952 au fonds de secours en faveur d'agents qui n'ont pas droit à la pension.

L'effectif du personnel attaché à l'entreprise s'élèvera probablement en 1954 à 37 630 agents, soit 123 de plus qu'en 1952. Le surplus de charges découlant de l'augmentation présumée du personnel de l'entreprise est compensé par une réduction des dépenses pour les ouvriers d'entrepreneurs, lesquelles figurent au budget pour 1,1 million de moins que dans les comptes de 1952, ce qui correspond à une réduction de 170 unités de personnel.

Le budget du *compte de profits et pertes* laisse, après couverture de tous les engagements y compris les amortissements réglementaires, un excédent des produits de 15,2 millions de francs. Ce montant permettra de continuer à éteindre l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure ». Les comptes de 1952 se sont soldés par un excédent de 28,1 millions des produits; le résultat attendu en 1954 est donc de 12,9 millions moins favorable. Si nous tenons compte d'allocations de renchérissement égales à celles de 1953, il serait non seulement impossible de couvrir l'insuffisance d'amortissement, mais il resterait encore un déficit de 0,6 million de francs.

La rubrique principale des charges inscrites au budget de profits et pertes concerne les amortissements sur les installations et le matériel; ils sont estimés pour 1954 à 106,8 millions de francs, alors que dans les comptes de 1952 ils figurent pour 104,1 millions. Les amortissements ordinaires passeront ainsi de 81,6 à 88,1 millions de francs du fait de l'augmentation des immobilisations; en revanche, les amortissements supplémentaires se réduiront de 21,9 à 18,1 millions parce que la différence entre la valeur comptable et les frais de remplacement s'est atténuée par suite du renouvellement annuel des installations. Les soldes de valeurs comptables de 600 000 francs sont pratiquement inchangés par rapport aux comptes de 1952. Le règlement relatif aux amortissements, lequel a été provisoirement approuvé, avec effet jusqu'au 31 décembre 1953, par le département fédéral des postes et des chemins de fer, restera en vigueur pendant les

sept années qui s'écouleront encore jusqu'à la prochaine revision. Une réserve subsiste toutefois à cet égard en ce sens que les amortissements supplémentaires sur le matériel roulant (10,2 millions de francs pour 1954) ne pourront être portés en compte que dans la mesure où l'Assemblée fédérale n'aura pas à statuer sur la couverture d'un déficit en vertu de l'article 16, 2^e alinéa, de la loi du 23 juin 1944 sur les chemins de fer fédéraux.

Par suite de remboursements d'emprunts, les frais de capitaux diminueront probablement de 2,4 millions de francs par rapport au montant correspondant des comptes de 1952.

Les allocations de renchérissement aux pensionnaires s'entendent sans le supplément versé en 1953 (3,3 millions de francs).

Conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 7 avril 1948, l'annuité destinée à combler peu à peu l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure » figure au budget de profits et pertes avec un montant de 15,2 millions de francs. Ce montant a été fixé de manière à correspondre à l'excédent des produits du compte de profits et pertes. Dans le bilan, à fin 1952, l'insuffisance d'amortissement s'élevait encore à un montant de 118,3 millions de francs. Cette non-valeur pourra vraisemblablement faire l'objet d'un nouvel amortissement en 1953. Il ne sera cependant plus guère possible de l'amortir en 1954, car les allocations de renchérissement (15,8 millions de francs), qui ne figurent pas encore au budget, sont supérieures à l'excédent des produits prévus (15,2 millions).

Vu l'article 8 de la loi du 23 juin 1944 sur les chemins de fer fédéraux, nous avons l'honneur de vous proposer d'approuver le budget des chemins de fer fédéraux pour l'année 1954 conformément aux propositions du conseil d'administration.

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

Berne, le 27 octobre 1953.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

Etter

Le chancelier de la Confédération,

Ch. Oser

9874

(Projet)

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

approuvant

le budget des chemins de fer fédéraux pour l'année 1954

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu le rapport et les propositions du conseil d'administration des chemins de fer fédéraux du 7 octobre 1953;

vu le message du Conseil fédéral du 27 octobre 1953

arrête :

Article unique

Les budgets des chemins de fer fédéraux pour l'année 1954 sont approuvés avec les montants suivants:

1. Le budget du compte de construction s'élevant à 148 200 000 francs, dont 121 600 000 francs à la charge du compte des immobilisations et 26 600 000 francs à la charge du compte d'exploitation.
2. Le budget du compte d'exploitation se montant en produits à 699 047 800 francs et, en charges, à 508 865 700 francs et laissant un excédent des produits de 190 182 100 francs.
3. Le budget du compte de profits et pertes s'élevant à 212 730 100 francs en produits et charges et ne présentant pas de solde.

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le budget des chemins de fer fédéraux pour l'année 1954 (Du 27 octobre 1953)

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1953 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 3 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 44 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | 6543 |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 05.11.1953 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 428-434 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 093 301 |

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.