

5239

MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation des comptes et de la gestion des chemins de fer fédéraux suisses pour 1946.

(Du 9 mai 1947.)

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 1946, ainsi que le rapport de gestion du conseil d'administration du 24 avril 1947. Ces documents sont à nouveau présentés sous la forme d'un opuscule principal et d'un appendice. Le premier contient le rapport de gestion et les comptes principaux, tandis que le second englobe les comptes détaillés de construction et d'exploitation, ainsi que les comptes spéciaux, avec des commentaires. Dans l'appendice figurent également les commentaires du compte de profits et pertes et du bilan. La présentation des comptes est plus claire que l'année précédente; c'est ainsi que les spécifications des ouvrages achevés et des travaux en cours d'exécution, indiquées jusqu'à présent sous deux rubriques différentes, ont été réunies en un *seul* compte de construction indiquant les divers ouvrages et concordant avec la structure du compte des immobilisations du bilan. Un changement a été également apporté à la méthode d'établissement du bilan, les dépenses pour le renouvellement de la superstructure étant imputées non plus au compte d'exploitation, mais au compte des immobilisations. Lors de l'approbation du budget pour 1947, les chambres fédérales ont autorisé les chemins de fer fédéraux à introduire cette nouvelle méthode, conformément à la comptabilité industrielle moderne qu'ils adoptent. Nous avons approuvé le 7 mars 1947 le règlement qui prescrit cette nouvelle procédure.

De la documentation détaillée fournie par les chemins de fer fédéraux, nous extrayons les renseignements essentiels suivants :

I. DÉPENSES DE CONSTRUCTION

Le tableau ci-après donne un aperçu des dépenses de construction de l'année 1946, comparées au budget 1946 et aux comptes de 1945. Les frais de renouvellement de la superstructure, qui figurent pour la première fois dans le compte de construction de 1946, ne sont pas inclus dans cette comparaison.

	Comptes 1945 Fr.	Budget 1946 Fr.	Comptes 1946 Fr.
<i>I. Chemin de fer.</i>			
1. Immeubles et installations :			
Electrification	10 062 671	8 575 000	12 857 918
Direction générale	1 892 855	940 800	924 652
I ^{er} arrondissement	3 440 111	5 149 000	3 885 134
II ^e »	7 871 309	5 116 600	9 761 790
III ^e »	4 362 360	3 333 500	4 620 158
Ensemble	27 629 306	23 114 900	32 049 652
2. Véhicules	10 370 085	15 550 000	31 739 792
Total I. chemin de fer	37 999 391	38 664 900	63 789 444
<i>II. Entreprises accessoires</i>	978 859	2 157 500	1 713 016
Total général	38 978 250	40 822 400	65 502 460
Dont à la charge du compte des immobilisations	34 712 668	37 649 000	58 484 402
Dont à la charge du compte d'exploitation	4 265 582	3 173 400	7 018 058

Les dépenses de construction de l'année 1946 dépassent de 24,7 millions de francs la somme prévue au budget ; sur ce montant, 14 millions de francs en chiffre rond ont été affectés à l'achat — non prévu au budget — de 820 wagons dont le département fédéral de l'économie publique avait fait l'acquisition pendant la guerre pour assurer l'approvisionnement du pays. Les autres dépenses supplémentaires se répartissent entre l'électrification (4,3 millions), les constructions et achats des arrondissement (4,6 millions) et les véhicules (2,2 millions). En revanche, les dépenses des entreprises accessoires sont restées légèrement inférieures au montant figurant au budget. Les chemins de fer fédéraux font observer à ce propos

que le dépassement du budget annuel ne signifie pas que les crédits prévus pour les différents travaux et achats ont été dépassés. Il s'agit plutôt d'un décalage dans la répartition chronologique de l'ensemble des frais. En raison de l'incertitude générale qui règne aujourd'hui au sujet des délais de construction et de livraison, il est extrêmement malaisé de s'en tenir strictement au programme de travail sur lequel se fonde le budget annuel.

II. TRAFIC

Notre économie nationale a connu en 1946 un essor dû à une forte demande de nos produits, tant sur le marché indigène qu'à l'étranger. Cette prospérité économique a exercé une influence très sensible sur le trafic des voyageurs et surtout des marchandises.

Dans le *service des voyageurs*, les chemins de fer fédéraux ont transporté 206,45 millions de personnes, chiffre qui n'avait jamais été atteint jusqu'à ce jour. On relève au regard de l'année précédente une augmentation de 1,56 million de personnes transportées, soit de 0,8 pour cent. Cette constatation est d'autant plus réconfortante que les transports automobiles prennent à nouveau une part plus active à l'ensemble du trafic suisse. Cependant, exprimé en kilomètres-voyageurs, le trafic a diminué de 3,7 pour cent, notamment en raison de la concurrence des automobiles sur les longs parcours. Par rapport à l'an dernier, on enregistre d'autre part un notable accroissement du nombre de nos hôtes étrangers, dont les permissionnaires américains continuent à représenter une forte proportion. Malgré cela, le mouvement des étrangers n'a pas encore atteint son ampleur d'avant-guerre.

Le *service des marchandises* a enregistré un progrès remarquable. En effet, les chemins de fer fédéraux ont transporté au total 16,88 millions de tonnes de marchandises, soit 3,55 millions de tonnes, ou 26,6 pour cent, de plus qu'en 1945. Cet accroissement est dû à une forte demande de produits importés sur le marché suisse et au volume croissant des exportations. La part du trafic de transit s'est également accrue, quoique dans une faible mesure. Quant au nombre des km-tonnes, il a augmenté de 418,4 millions, soit de 32,6 pour cent, au regard de l'année précédente.

III. RÉSULTAT FINANCIER

1. *Compte des immobilisations et des amortissements.*

Au cours de l'exercice, la valeur des *immeubles, installations et véhicules* (frais de construction et d'acquisition) a passé de 2 938 297 925 fr. 66 à 2 989 067 022 fr. 22. A une augmentation de 63 861 573 fr. 71 correspond une diminution de 13 092 477 fr. 15. Le montant indiquant l'accroissement des immobilisations en 1946 inclut pour la première fois les frais de

renouvellement de la superstructure (14 238 117 fr. 15) qui figuraient jusqu'alors dans les dépenses d'exploitation. On en trouve la contre-partie partielle au compte des amortissements, où figure, pour la superstructure, un amortissement supplémentaire de 12 millions de francs à la charge du compte de profits et pertes.

L'état des *amortissements* accusait à la fin de l'exercice un total de 1 100 913 913 fr. 58, soit 158 502 629 fr. 80 de plus qu'à fin 1945. Au cours de l'exercice, l'*augmentation* des amortissements s'est chiffrée par 166 136 427 fr. 80 et se répartit entre les amortissements ordinaires pour un montant de 70 030 897 francs et les amortissements uniques pour une valeur de 34 173 362 fr. 95. De plus, les « retenues » pour travaux d'entretien arriérés, de 60 755 231 fr. 80, ont été reportées sur le compte des amortissements du groupe d'immobilisations « superstructure », la nouvelle méthode comptable donnant désormais à ces retenues le caractère d'amortissements. Enfin, le montant des amortissements accumulés pour les wagons que les chemins de fer fédéraux ont repris du département de l'économie publique (1 176 936 fr. 05) a été portée au compte des amortissements.

Les *diminutions* du compte des amortissements au cours de l'exercice 1946 se chiffrèrent par 7 633 798 francs, ce qui correspond aux amortissements accumulés pour les installations éliminées du compte des immobilisations.

2. *Compte d'exploitation.*

Le total des *recettes d'exploitation* a atteint en 1946 586,51 millions de francs, soit 74,9 millions, ou 14,6 pour cent, de plus que l'année précédente et 263,3 millions, ou 81,5 pour cent, de plus qu'en 1938.

Les *recettes du service des voyageurs* se sont élevées à 258,24 millions de francs, en augmentation de 1,6 pour cent au regard de 1945 et de 95,7 pour cent par rapport à 1938.

Les *recettes du service des marchandises* se sont élevées à 305,59 millions de francs, chiffre encore jamais atteint jusqu'à ce jour. Elles furent ainsi de 28,0 pour cent plus élevées qu'en 1945 et de 73,8 pour cent plus élevées qu'en 1938. Elles dépassèrent de 9,8 pour cent les recettes de 1941, les plus fortes qui aient été enregistrés auparavant pour l'ensemble de notre service de marchandises.

Les *dépenses d'exploitation* ont, par la nature même des choses, également augmenté, d'une part en raison du surplus de trafic, de l'autre parce que les salaires ont été mieux adaptés au coût de la vie. Pour faciliter la comparaison, les dépenses d'exploitation ont été établies selon l'*ancien régime*, ce qui signifie qu'elles incluent les frais de renouvellement pour la superstructure, au montant de 14 370 615 fr. 85, qui figuraient jusqu'à présent à la charge du compte des amortissements. L'ensemble des dépenses

d'exploitation s'est chiffré en 1946 par 401,8 millions de francs, soit 36,6 millions, ou 10,0 pour cent, de plus qu'en 1945 et 172,3 millions, ou 75,1 pour cent de plus qu'en 1938. Au regard de 1938 et comparées à celles de l'ancien régime, les dépenses d'exploitation n'ont donc pas marqué une augmentation aussi rapide que les recettes. Toutefois, il convient d'observer que les dépenses d'une entreprise de chemin de fer ayant tendance à se maintenir relativement fermes, un fléchissement même léger de la conjoncture suffirait à déséquilibrer le rapport, aujourd'hui encore satisfaisant, des recettes et des dépenses. Dans la clôture du compte des dépenses, les dépenses d'exploitation, *selon le nouveau régime*, sont indiquées par une somme *unique* de 387,4 millions de francs.

Des commentaires du compte d'exploitation, figurant dans l'appendice des comptes des chemins de fer fédéraux, nous extrayons deux renseignements particulièrement intéressants: l'effectif du personnel et les dépenses pour le personnel.

L'effectif du personnel de l'administration, de l'exploitation, des entreprises accessoires et des bureaux de construction a été, en moyenne annuelle, le suivant:

	Comptes 1945 Fr.	Comptes 1946 Fr.		Différences Fr.
Fonctionnaires, employés, ouvriers et apprentis . . .	30 625	31 922	+	1 297
Personnel auxiliaire	2 320	2 524	+	204
Effectif total du personnel CFE	32 945	34 446	+	1 501

Dépenses pour le personnel

Traitements et salaires, allocations comprises	206 254 486	228 430 556	+	22 176 070
Allocations supplémentaires indemnités, uniformes, dépenses d'ordre social. . .	36 623 176	40 433 707	+	3 810 531
	242 877 662	268 864 263	+	25 986 601

Le surplus de dépenses au regard de l'année précédente est dû à l'octroi d'allocations de renchérissement plus élevées, à l'accroissement de l'effectif du personnel, ainsi qu'à l'élévation des minimums des classes de traitement 14 à 26.

Le résultat d'exploitation, selon l'*ancien régime* comptable, accuse un excédent de recettes de 184,7 millions de francs, soit 38,3 millions de plus que l'année précédente; au regard du budget, l'excédent des recettes dépasse de 81,3 millions de francs le chiffre prévu.

Le coefficient d'exploitation, c'est-à-dire la proportion des dépenses par rapport aux recettes, a marqué l'évolution suivante (selon l'ancien régime):

1938	71,02
1945	71,38
1946	68,50

Le coefficient d'exploitation de l'année 1946 est plus faible que celui de l'année précédente, conséquence du fait que les recettes d'exploitation se sont accrues dans une plus forte proportion que les dépenses.

Le montant de l'excédent reporté sur le compte de profits et pertes est, selon le *nouveau* régime, de 199,1 millions de francs.

3. *Compte de profits et pertes.*

Le 1^{er} compte de profits et pertes après l'assainissement se clôt par un solde actif de 21,4 millions de francs. Sans l'assainissement, il n'y aurait pas un solde actif, mais un solde passif de 32 millions de francs. Toutefois, cette déduction n'est pas absolument concluante, car, dans ce cas, il aurait fallu renoncer en majeure partie à l'amortissement unique de 34,2 millions de francs. Outre les amortissements — énumérés en détail dans l'appendice —, et qui s'expliquent d'une part par le règlement sur les immobilisations et les amortissements qui vient d'entrer en vigueur, de l'autre par la nécessité de procéder à des amortissements extraordinaires se justifiant par des motifs d'ordre économique, les dépenses suivantes, méritent encore quelques commentaires:

Pour tenir compte de l'amortissement futur du déficit de la réserve mathématique de la caisse de pensions et de secours, d'environ 550 millions de francs, un premier montant de 8 millions de francs a été mis en réserve.

Dans les comptes de 1945, une somme de 1 250 000 francs a été mise en réserve pour tenir compte des pertes éventuelles sur le solde des avoirs en Reichsmarks qui représentaient une valeur de 2 900 000 francs. Depuis lors, ces avoirs se sont accrues, atteignant 3,6 millions de francs; en conséquence, les chemins de fer fédéraux ont estimé prudent de réserver un nouveau montant de 1 250 000 francs à cet effet.

En vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 24 mars 1947, les chemins de fer fédéraux sont tenus, en corrélation avec les suppléments de taxe qu'ils sont autorisés à percevoir, à verser un montant unique représentant 1,2 pour cent de leurs recettes de transport de 1946 dans le fonds de compensation des entreprises suisses de chemin de fer et de navigation créé par l'arrêté du Conseil fédéral du 24 mars 1943; ce montant s'élève à 6 600 000 francs en chiffre rond. En revanche, les chemins de fer fédéraux reçoivent de ce fonds une quote-part évaluée à 1 900 000 francs pour augmentation des frais de la traction à vapeur. La charge nette se monte en

chiffre rond à 4 700 000 francs. En outre, le fonds d'assurances contre l'incendie et les accidents a été alimenté d'une somme de 2 millions de francs, en raison de l'extension de la destination de ce fonds et du renchérissement actuel.

Dans sa séance du 24 avril 1947, le conseil d'administration a décidé, conformément aux articles 16, 1^{er} alinéa, lettres *a* et *b*, de la loi sur les chemins de fer fédéraux, de proposer d'employer le bénéfice net de la façon suivante :

<i>a.</i> Versement dans la réserve légale	8 000 000 fr.
<i>b.</i> Intérêts du capital de dotation	12 000 000 »

L'Assemblée fédérale statuera, lors de l'approbation des comptes annuels, sur l'emploi du solde de 1 365 179 fr. 94.

Le conseil d'administration propose en outre d'affecter également cet excédent à la réserve destinée à couvrir les déficits à venir.

4. Bilan.

La situation financière des chemins de fer fédéraux, telle qu'elle ressort du bilan, a continué à s'améliorer. Les valeurs réalisables et disponibles se sont accrues de 25,32 millions de francs, tandis que, grâce à des remboursements, le capital de tiers a pu être réduit de 51,38 millions, dont 27,35 millions de francs sur les engagements à longue échéance et 24,03 millions sur les engagements à courte échéance.

IV. CAISSE DE PENSIONS ET DE SECOURS

Au cours de l'année comptable, le déficit relatif aux assurés de l'ancien régime a diminué de 7,4 millions de francs, le nombre des pensionnés ayant été inférieur aux prévisions. Au regard des 1125 cas qui avaient été prévus, 802 personnes seulement furent pensionnées. Ainsi le déficit de la caisse de pensions de l'ancien régime s'est réduit à fin 1946 à 550 179 312 fr. 10.

En ce qui concerne les assurés du nouveau régime, on a enregistré en 1946 un excédent de recettes de 1,5 million de francs. En conséquence, l'excédent actif de la caisse de pensions du nouveau régime s'élevait à fin 1946 à 3,5 millions de francs.

V. REMARQUES FINALES ET PROPOSITIONS DU CONSEIL FÉDÉRAL

Les premiers comptes annuels des chemins de fer fédéraux après l'assainissement accusent un solde actif au compte de profits et pertes de 21 365 179 fr. 94. Ce résultat, que l'on peut bien qualifier d'unique, est d'autant plus satisfaisant qu'il a été possible de procéder au préalable

à des amortissements extraordinaires pour un montant de 34 millions de francs en chiffre rond. Les retenues des années précédentes pour travaux d'entretien arriérés, soit 60 millions de francs, ont été reportées sur le compte des amortissements. Les dépenses de construction étant restées dans les limites des fonds disponibles en vertu des amortissements ordinaires, on dispose d'une réserve bienvenue, qui provient des amortissements extraordinaires; elle sera affectée, conformément à l'article 18 de la loi sur les chemins de fer fédéraux, à des achats et constructions à venir. Cependant, la nécessité de moderniser les installations et les véhicules et de rattraper le retard dans ce domaine est telle que la trésorerie des chemins de fer fédéraux continue à disposer de ressources limitées.

Il faut tenir compte également du facteur d'augmentation constante que représente les dépenses pour le personnel. Grâce aux bonnes recettes de transport que l'essor économique a permis d'obtenir, les élévations de tarifs ont pu être maintenues dans des limites extrêmement modestes depuis le début de la guerre. C'est pourquoi le moindre recul pourrait compromettre l'équilibre du bilan, laborieusement obtenu. Avec l'assentiment des commissions des pouvoirs extraordinaires des deux chambres, le Conseil fédéral a donc jugé indiqué, par son arrêté du 24 mars 1947 concernant la perception de suppléments de taxes par les entreprises de chemins de fer et de navigation, de modifier sa décision du 24 décembre 1943 et d'accorder notamment aux chemins de fer fédéraux une plus grande liberté d'action en les autorisant à dépasser en *moyenne* de 20 pour cent au plus dans le service des voyageurs et de 10 pour cent dans le service des marchandises les taux maximums fixés par la concession et valables avant le 1^{er} janvier 1944. Sur cette base, il sera dorénavant possible de mettre progressivement en train une réforme des tarifs qui aura pour effet de mieux adapter le prix de certains transports au renchérissement, tandis que d'autres taxes seront au contraire abaissées.

Malgré les résultats d'exploitation favorables et dépassant largement les prévisions du budget, les chemins de fer fédéraux n'envisagent qu'un intérêt de 3 pour cent pour le capital de dotation. Le Conseil fédéral ne saurait se rallier à semblable proposition. Outre les amortissements extraordinaires que nous avons déjà mentionnés et auxquels il n'est pas permis de reconnaître entièrement le caractère d'engagements au sens de l'article 16 de la loi sur les chemins de fer fédéraux, ceux-ci ont encore porté en compte un premier montant de 8 millions de francs en vue de l'amortissement futur du déficit de la caisse de pensions et de secours. Un rapport d'expertise demandé au département fédéral de justice et police aux fins d'éclaircir cette question aboutit à la conclusion qu'en vertu de la loi, il convient de servir au capital de dotation l'intérêt entier de 4 pour cent avant tout amortissement du déficit de la caisse de pensions. L'article 21, 3^e alinéa, de la loi sur les chemins de fer fédéraux dispose que la nouvelle réglementation de la caisse de pensions et de secours sera l'objet de mesures

spéciales à prendre par la Confédération en même temps que sera établie la nouvelle réglementation de la caisse fédérale d'accidents.

Vu les dispositions légales, tout à fait claires, sur l'emploi du bénéfice net des chemins de fer fédéraux, le Conseil fédéral ne saurait renoncer au versement de l'intérêt entier de 16 millions de francs. Il le peut d'autant moins qu'au moment de l'établissement du budget de la Confédération pour 1947, ce montant y fut porté sur la base des prévisions relatives aux résultats d'exploitation des chemins de fer fédéraux et que les chambres recommandèrent au Conseil fédéral de vouer tous ses soins à améliorer sensiblement le résultat de l'exercice par rapport au budget.

En conséquence, nous vous proposons de réduire de 8 millions de francs à 4 millions la retenue en faveur de la caisse de pensions et de secours, de fixer par suite le solde actif du compte de profits et pertes à 25 365 179 fr. 94 et d'utiliser celui-ci conformément à l'arrêté fédéral ci-joint.

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

Berne, le 9 mai 1947.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le vice-président,

CELIO.

Le chancelier de la Confédération,

LEIMGRUBER.

6464

Annexes :

1. Projet d'arrêté fédéral.
2. Extraits des comptes et du bilan des chemins de fer fédéraux pour l'année 1946.

(Projet.)

Arrêté fédéral

approuvant

**les comptes et le rapport de gestion des chemins de fer fédéraux
pour l'année 1946.****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 11 avril 1947;

vu le rapport et les propositions du conseil d'administration du 24 avril 1947, adressés à l'Assemblée fédérale par l'entremise du Conseil fédéral;

vu le message du Conseil fédéral du 9 mai 1947,

*arrête :***Article premier.**

Sont approuvés les comptes de 1946, se soldant par un bénéfice net de 25 365 179 fr. 94 et le bilan au 31 décembre 1946 de l'administration des chemins de fer fédéraux.

Art. 2.

La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1946 est approuvée.

Art. 3.

Conformément à l'article 16, 1^{er} alinéa, lettres *a* et *b*, le bénéfice net de 1946 est employé de la façon suivante:

<i>a.</i> Versement à la réserve légale	8 000 000 fr. —
<i>b.</i> Paiement de l'intérêt au capital de dotation . .	16 000 000 » —
le reste de l'excédent, soit	1 365 179 » 94
est également attribué à la réserve destinée à couvrir les déficits à venir.	

EXTRAIT
des comptes et du bilan des chemins de fer fédéraux
de l'année 1946.

Compte d'immobilisations.

	Situation au 31 décembre 1945	Augmentation pour 1946	Situation au 31 décembre 1946
A. Chemin de fer:			
I. Frais généraux . . .	198 848 295.83	— 243 800.—	198 604 495.83
II. Immeubles et installations fixes:			
a. Terrains et droits	202 032 255.90	— 304 459.85	201 727 796.05
b. Infrastructure . .	715 787 328.47	3 861 650.32	719 648 978.79
c. Voie de fer . . .	256 383 771.53	11 307 008.12	267 690 779.65
d. Bâtiments et installations fixes .	250 374 200.64	2 420 420.41	252 794 621.05
e. Installations de la ligne de contact .	132 612 623.13	1 744 714.70	134 357 337.83
f. Télécommunication et installations de sécurité . . .	152 843 665.08	3 482 161.42	156 325 826.50
III. Véhicules	707 175 817.51	26 215 408.—	733 391 225.51
IV. Mobilier et ustensiles	37 274 956.73	1 394 481.87	38 669 438.60
V. Tronçon suisse de la ligne Frasne-Vallorbe	3 030 000.—	—	3 030 000.—
	2 656 362 914.82	49 877 584.99	2 706 240 499.81
B. Entreprises accessoires:			
I. Usines électriques, lignes de transport et sous-stations	242 441 497.58	492 174.37	242 933 671.95
II. Ateliers	35 411 548.73	403 807.20	35 815 355.93
III. Economat	763 491.71	— 3 000.—	760 491.71
IV. Service des bateaux sur le lac de Constance	3 318 472.82	— 1 470.—	3 317 002.82
Total des immobilisations des entreprises accessoires	281 935 010.84	891 511.57	282 826 522.41
Total général	2 938 297 925.66	50 769 096.56	2 989 067 022.22

Compte d'exploitation de l'année 1946.

Compte de 1945	Budget de 1946	Exploitation	Compte de 1946
		<i>Recettes d'exploitation</i>	
254 254 183	225 000 000	I. Transport des voyageurs . . .	258 239 672.19
224 048 880	230 000 000	II. Transport des bagages, animaux et marchandises	290 276 592.23
14 666 461	13 000 000	III. Transports postaux	15 314 481.70
492 969 524	468 000 000	Total des recettes de transport	563 830 746.12
18 621 504	18 234 000	IV. Recettes diverses	22 679 516.70
511 591 028	486 234 000	Total des recettes d'exploitation	586 510 262.82
		<i>Dépenses d'exploitation</i>	
6 534 529	7 109 000	I. Administration générale:	
797 498	742 900	A. Frais de personnel	6 853 988.59
		B. Frais accessoires	853 338.54
7 332 027	7 851 900	Total I	7 707 327.13
		II. Entretien et surveillance de la voie:	
11 984 612	12 578 900	A. Frais de personnel	12 896 259.90
2 812 904	2 767 100	B. Frais accessoires	2 941 699.23
57 891 089	66 551 900	C. Entretien et renouvellement des installations	70 163 605.08
72 688 605	81 897 900	Total II	86 001 564.21
		III. Service des gares et conduite des trains:	
122 132 325	126 875 200	A. Frais de personnel	135 872 776.17
11 408 873	9 624 800	B. Frais accessoires	14 752 819.04
133 541 198	136 500 000	Total III	150 625 595.21
		IV. Service de la traction et des ateliers:	
30 285 193	33 038 600	A. Frais de personnel	32 997 664.31
1 594 604	1 510 000	B. Frais accessoires	1 718 839.27
37 207 457	34 486 000	C. Matières de consommation et force motrice pour le maté- riel roulant	34 974 127.09
4 016 483	3 900 000	D. Entretien et renouvellement des installations mécaniques et électriques	3 910 942.86
42 629 211	45 164 400	E. Entretien et renouvellement du matériel roulant	43 629 292.78
115 732 948	118 099 000	Total IV	117 230 866.31
		V. Dépenses diverses:	
963 181	3 160 300	A. Loyers et fermages	2 047 691.35
35 626 084	37 964 800	B. Autres dépenses	41 272 547.16
36 589 265	41 125 100	Total V	43 320 238.51
365 884 043	385 473 900	Total I—V	404 885 591.37

Compte de 1945	Budget de 1946	Exploitation	Compte de 1946
+ 4 213 475	+ 4 517 000	VI. 1. Dépenses de construction non actives	+ 6 922 022.91
— 362 249	— 300 000	2. Bonifications pour frais d'administration et de direction des travaux	— 1 087 435.56
— 3 986 405	— 5 606 000	2. Excédent de recettes résultant de l'exploitation de gares et de lignes communes	— 7 666 227.80
— 590 934	— 1 245 600	4. Indemnités pour l'exploitation d'autres lignes et pour le service de trains et de traction	— 1 267 905.60
— 726 113	— 2 634 600	Total VI	— 3 099 546.05
365 157 930	382 839 300	Dépenses d'exploitation selon ancien régime	401 786 045.32
—	—	Dépenses d'exploitation selon nouveau régime	387 415 429.47
Clôture de compte.			
511 591 028	486 234 000	Recettes d'exploitation	586 510 262.82
365 157 930	382 839 300	Dépenses d'exploitation selon ancien régime (avec les frais de 14 370 615 fr. 85 à la charge du compte des amortissements)	401 786 045.32
—	—	Dépenses d'exploitation selon nouveau régime	387 415 429.47
146 433 098	103 394 700	Excédent des recettes selon ancien régime (avec les frais à la charge de compte des amortissements)	184 724 217.50
—	—	Excédent des recettes selon nouveau régime (reporté au compte de profits et pertes)	199 094 833.35

Compte de profits et pertes pour l'année 1946.

<i>Produits</i>		Compte de 1946
1. Excédent des recettes d'exploitation		199 094 833.35
2. Produit de sections de lignes remises à bail		51 000.—
3. Produit des valeurs et des créances		4 280 566.75
4. Produit brut des entreprises accessoires:	Fr.	
a. Usines électriques	12 388 550.47	
b. Ateliers	2 304 872.45	
c. <i>Economat</i>	5 085 422.12	
	<hr/>	19 778 845.04
5. Autres produits		3 838 150.39
		<hr/>
		227 043 395.53
<i>Charges</i>		
1. Indemnité pour sections de lignes prises à bail		47 000.—
2. Intérêts des engagements à longue échéance		50 282 842.90
3. Intérêts des engagements à courte échéance		2 561 889.—
4. Frais de finance, pertes de cours, provisions, etc.		405 111.46
5. Perte brute sur l'exploitation des bateaux sur le lac de Constance.		83 581.04
6. Amortissements:		
a. des immobilisations:	Fr.	
ordinaires	70 030 897.—	
soldes de valeurs comptables	664 604.25	Fr.
amortissements uniques	34 173 362.95	
	<hr/>	104 868 864.20
b. des valeurs réalisables et disponibles	2 854 632.37	
c. des frais d'emprunt	3 231 177.80	
	<hr/>	110 954 674.37
7. Versement au fonds d'assurance contre l'incendie et les accidents.		2 622 223.45
8. Retenues		9 450 000.— ¹⁾
9. Autres charges:	Fr.	
a. Subventions	98 365.87	
b. Cotisations à la caisse de pensions et de secours	23 885 845.40	
c. Versement net au fonds de compensation des entreprises suisses de chemin de fer et de navigation	4 700 000.—	
d. Divers	586 682.10	
	<hr/>	29 270 893.37
		<hr/>
	Total des charges	205 678 215.59
10. Solde actif de l'exercice		21 365 179.94 ¹⁾
		<hr/>
		227 043 395.53
		<hr/>

¹⁾ Avant la modification faite par le Conseil fédéral.

Bilan au 31 décembre 1946.

<i>Actif</i>	Fr.
I. Immobilisations	1 974 011 605.96
II. Valeurs réalisables et disponibles	192 603 636.98
III. Autres postes de l'actif	57 930 311.—
Total de l'actif	2 224 545 553.94
<i>Passif</i>	
I. Capital propre	412 985 534.42
II. Retenues	13 127 887.55 ¹⁾
III. Capital de tiers:	Fr.
a. Engagements à longue échéance	1 547 943 500.—
b. Engagements à courte échéance	206 316 675.08
	1 754 260 175.08
IV. Autres postes du passif	22 806 776.95
V. Solde actif de l'exercice 1946	21 365 179.94 ¹⁾
Total du passif	2 224 545 553.94

¹⁾ Avant la modification faite par le Conseil fédéral.

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation des comptes et de la gestion des chemins de fer fédéraux suisses pour 1946. (Du 9 mai 1947.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1947
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	20
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5239
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.05.1947
Date	
Data	
Seite	154-168
Page	
Pagina	
Ref. No	10 090 777

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.