

5320

MESSAGE

du

**Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le budget
des chemins de fer fédéraux pour l'année 1948.**(Du 11 novembre 1947.)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre le budget pour l'année 1948 présenté par le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux avec un rapport du 3 octobre 1947.

Le projet comprend :

- 1^o Le budget du compte de construction se montant à 114 900 000 francs, dont 85 690 000 francs de dépenses actives, c'est-à-dire portées au débit du compte des immobilisations, et 29 210 000 francs de dépenses non actives, c'est-à-dire portées au débit du compte d'exploitation ;
- 2^o Le budget du compte d'exploitation s'élevant à 613 880 600 francs en produits et à 461 944 985 francs en charges, soit avec un excédent de 151 935 615 francs ;
- 3^o Le budget du compte de profits et pertes se montant, en produits, à 171 111 000 francs et, en charges, à 168 284 000 francs, soit un solde actif de 2 827 000 francs.

Le budget de 1948 traduit l'influence de la nouvelle ordonnance du Conseil fédéral, du 13 juin 1947, sur la comptabilité des chemins de fer. Avec la nouvelle réglementation, qui entre en vigueur le 1^{er} janvier 1948, les chemins de fer fédéraux ne connaîtront plus d'entreprises accessoires ni de comptes spéciaux ; on ne distingue désormais que les services de l'administration, de la voie, des gares et des trains, de la traction, des ateliers, des usines électriques, de l'économat et des bateaux sur le lac de Constance.

Chaque service tient un compte des charges, dans lequel celles-ci sont groupées d'après le genre de dépenses, et un compte des frais. Cependant, ces deux comptes sont considérés par les chemins de fer fédéraux comme internes ; ils n'apparaissent donc pas dans le budget. Les principaux

chiffres des comptes des *dépenses* sont toutefois mentionnés dans une récapitulation spéciale, cependant que les *frais* pour l'administration, l'exploitation et l'entretien apparaissent sommairement dans le nouveau compte d'exploitation. Cette transformation de la comptabilité a pour effet que les chiffres du budget de 1948 ne sont pas comparables à ceux des périodes comptables antérieures.

Pour atténuer cet inconvénient dans une certaine mesure et permettre quelques comparaisons, les chemins de fer fédéraux ont aligné les chiffres des comptes de 1946 sur ceux du budget de 1948 et les ont confrontés les uns avec les autres dans le commentaire.

I. LE BUDGET GÉNÉRAL

Le budget général renseigne sur le développement du réseau exploité, les parcours kilométriques prévus, l'effectif du personnel, il fournit également une comparaison entre l'ensemble des charges et celui des produits de l'entreprise et renseigne sur les dépenses pour le personnel.

La longueur du réseau exploité par les chemins de fer fédéraux s'accroîtra de 11,3 km par la reprise du tronçon Hinwil-Bauma; sa longueur totale s'élèvera ainsi à 2982 km.

Les parcours kilométriques prévus au budget 1948 pour les locomotives atteignent 68 millions de km, soit 3,4 millions (5,20%) de plus qu'en 1946.

Les chemins de fer fédéraux et l'autorité de surveillance devront toutefois tenir compte également, lors de l'établissement et de l'approbation de l'horaire définitif, de la quantité d'énergie électrique réellement disponible.

L'effectif prévu du personnel est en rapport avec les parcours kilométriques accrus; il s'élève, pour l'année à venir, à 36 909 agents, alors qu'en 1946 l'effectif réel était de 34 589. L'accroissement du personnel est donc de 6,71 pour cent par rapport à 1946. Il faut cependant considérer, en établissant ce rapprochement, que cet accroissement est compensé dans une certaine mesure par une diminution sensible du nombre des ouvriers d'entrepreneurs, qui ne font pas partie du personnel proprement dit des chemins de fer fédéraux, de telle sorte que l'augmentation prévue, rapportée à l'année, n'est que de 3,64 pour cent.

Etant donné la possibilité d'une diminution des quantités transportées, ainsi que des parcours kilométriques et du trafic dans les années à venir, il importera de se montrer prudent dans l'engagement de nouveaux agents, afin de garantir à longue échéance la possibilité de l'entreprise de se maintenir.

Grâce à la nouvelle méthode comptable, les chemins de fer fédéraux sont en mesure d'indiquer les dépenses *réelles* pour leurs propres agents, ainsi que pour les ouvriers étrangers à l'administration (ouvriers d'entrepreneurs, nettoyeuses, etc.).

Sous une forme quelque peu abrégée, cette catégorie de charges — particulièrement importante — accuse l'évolution suivante :

	Compte de 1946	Compte de 1948
	en millions de fr.	
Traitements, appointements, salaires et allocations	233,1	258,7
Indemnités diverses, uniformes, mesures de prévoyance en faveur du personnel	41,5	48,1
Dépenses pour ouvriers étrangers à l'administration	12,7	7,5
	<u>287,3</u>	<u>314,3</u>
Dépenses supplémentaires pour les allocations de renchérissement de 1948	—	20,2
	<u>287,3</u>	<u>334,5</u>

L'unification des comptes obtenue grâce au nouveau système de comptabilisation a permis pour la première fois aux chemins de fer fédéraux d'établir un budget global des charges et des produits, soit :

	Compte de 1946	Budget de 1948
	en millions de fr.	
Charges totales pour le personnel	287,3	334,5
Dépenses de choses (y compris les dépenses de construction)	166,5	199,3
Amortissements	110,9 ⁽¹⁾	73,8
Frais de capitaux	53,3	49,4
Autres charges (conformément au compte de profits et pertes).	52,3	45,1
Charge totale	<u>670,3</u>	<u>702,1</u>

	Compte de 1946	Budget de 1948
	en millions de fr.	
Produit de l'exploitation	608,2	612,5
Autres produits (conformément au compte de profits et pertes).	9,2	2,9
Dépenses actives de construction	75,4	85,7
Livraisons et prestations au débit de divers comptes	2,9	3,8
Produit total et augmentations de valeur	<u>695,7</u>	<u>704,9</u>
Différence = solde actif du compte de profits et pertes	25,4	2,8

¹⁾ Y compris 34,2 millions de francs d'amortissements uniques.

II. BUDGET DU COMPTE DE CONSTRUCTION

Le budget des constructions n'a pas été modifié, quant à la forme, au regard de celui de l'an dernier. Les charges se répartissent en dépenses actives et dépenses non actives. Pour 1948, le budget prévoit un total de dépenses de 114,9 millions de francs, contre 92,5 au budget de 1947 et 89,9 au compte de 1946. L'augmentation des charges au regard du budget de l'année précédente est due au renchérissement continu des prix et salaires et à l'extension du programme de construction. Ainsi, le budget prévoit des dépenses plus élevées afin de renouveler les voies, compléter et renouveler le parc des véhicules et développer les usines électriques.

Nous donnons ci-dessous un aperçu des dépenses de construction, d'après leur emploi et comparées aux années antérieures.

	Compte de 1946 Fr.	Budget de 1947 Fr.	Budget de 1948 Fr.
1. Electrification	12 857 918	6 875 000	1 882 000
2. Commande automatique des trains, installations, mobilier et ustensiles, imprévu (direction générale)	924 652	1 868 300	2 386 200
3. Travaux en cours dans les dissements	18 267 082	12 330 700	17 542 200
4. Travaux neufs dans les arrondissements		7 754 700	11 215 400
5. Renouvellement et petits travaux de complètement dans les arrondissements	24 378 527	39 434 000	44 444 500
6. Véhicules	31 739 792 ⁽¹⁾	20 424 000	28 441 000
7. Usines électriques	1 076 973	2 698 000	7 476 700
8. Ateliers	636 043	1 060 200	1 473 000
9. Economat	—	17 500	30 000
10. Service des bateaux sur le lac de Constance	—	7 600	9 000
Total	89 880 987	92 470 000	114 900 000

Sur le montant de 114 900 000 francs représentant le total des dépenses de construction pour 1948, 85 690 000 francs sont portés comme augmentation de valeur (dépenses actives), tandis que 29 210 000 francs sont ins-

⁽¹⁾ Y compris 13 985 299 francs pour la reprise de 820 wagons marchandises du département fédéral de l'économie publique.

crits à la charge du compte d'exploitation comme dépenses non actives. La proportion entre les dépenses actives et non actives reste la même qu'au budget de 1947.

L'approbation du budget par le Conseil fédéral et les chambres ne lie pas ces autorités en ce qui concerne les montants du budget, attendu que la répartition appropriée ne sera examinée que lors de la remise des comptes eux-mêmes.

L'article 18, 1^{er} alinéa, de la loi de 1944 sur les chemins de fer fédéraux dispose qu'au plus les ressources provenant des amortissements industriels peuvent être, sous réserve du 3^e alinéa de cet article, employées pour des acquisitions et constructions. Les dépenses actives de construction sont, il est vrai, de 12,9 millions supérieures aux amortissements figurant pour un montant de 72,8 millions dans le budget. Sur ces 12,9 millions, 8 millions seront consacrés à augmenter les acquisitions de matériel roulant; cette somme est couverte par l'amortissement extraordinaire de 20 millions de francs en chiffre rond opéré en 1946 sur les véhicules. Lors de l'assainissement, la valeur des immobilisations inscrite au bilan, qui ne peut être augmentée sans un arrêté fédéral, a été fixée par le Conseil fédéral à 2067 millions de francs en chiffre rond. Or, à fin 1948, les immobilisations des chemins de fer fédéraux atteindront probablement la somme de 1985 millions de francs, en sorte qu'ils disposeront à ce moment de 82 millions de francs en chiffre rond représentant la part non encore employée des ressources provenant des amortissements industriels.

Malgré ces disponibilités, on peut se demander à juste titre s'il ne conviendrait pas, en 1948, vu la conjoncture, de réduire les travaux et les commandes envisagés. Le surcroît de dépenses par rapport à 1947 apparaît pleinement justifié en ce qui concerne l'agrandissement des usines électriques (+ 4,8 millions) susceptibles de développement, l'acquisition de véhicules-moteurs (+ 2,8 millions), de voitures à voyageurs (+ 3,2 millions) et de wagons à marchandises (+ 2,8 millions). Il ne serait pas opportun de différer de tels travaux ou acquisitions. En commandant davantage de wagons à marchandises, notre pays contribue à en atténuer la pénurie considérable en Europe; une telle contribution constitue l'un des éléments essentiels du relèvement du continent. De même, le surcroît de dépenses pour le renouvellement, souvent renvoyé, des voies est une nécessité urgente. En revanche, pour ce qui est de l'emploi effectif des crédits envisagés pour des constructions nouvelles, le Conseil fédéral attend des organes d'administration responsables des chemins de fer fédéraux la plus grande retenue, encore pour l'année à venir.

En tant que l'exploitation le permet, la mise en chantier de constructions nouvelles devrait être renvoyée à une époque de moindre occupation. La décision finale appartient toutefois, à cet égard, aux organes des chemins de fer fédéraux responsables de la sécurité de l'exploitation.

III. BUDGET DU COMPTE D'EXPLOITATION

Les recettes de transport ont été calculées prudemment; le montant porté au budget représente les recettes réelles de 1946 augmentées d'environ 6 millions de francs.

Au regard des années antérieures, les recettes de transport présentent l'évolution suivante:

	Compte de 1938	Compte de 1946	Budget de 1947	Budget de 1948
		en millions de francs		
Service des voyageurs	131,9	258,3	238,0	261,0
Trafic des marchandises	175,7	305,6	286,0	309,0
Total	307,6	563,9	524,0	570,0

S'il n'avait pas fallu tenir compte de divers facteurs de nature à diminuer les recettes — accroissement de la concurrence des automobiles et entraves au tourisme international par suite des difficultés de devises — on aurait pu obtenir une base d'estimation plus sûre pour les recettes de transport en 1948 en les évaluant sur la base du résultat probable de l'année 1947. En dépit de cette diminution de trafic, la réforme des tarifs permettra d'augmenter les recettes de 6 millions de francs par rapport à celles de 1946.

Les produits divers sont évalués à 43 880 600 francs. Par rapport aux « recettes diverses » données jusqu'ici dans le compte d'exploitation, ils représentent des sommes sensiblement plus élevées. Cela provient du fait que le nouveau système comptable — qui se fonde sur le principe dit des montants bruts — évite la compensation des charges et des produits.

Le produit total est prévu pour un montant de 613 880 600 francs, au regard de 609 506 955 francs en 1946.

Le budget des charges d'exploitation est établi sur la nouvelle base comptable.

Tandis que jusqu'à présent figuraient aux « dépenses d'exploitation » tantôt des dépenses, tantôt des frais, le nouveau compte d'exploitation ne contient, aux charges, que les frais. Ainsi, les allocations de renchérissement aux pensionnés, inscrites jusqu'à présent dans le compte d'exploitation, sont portées au budget pour 1948 dans le compte de profits et pertes, de même que d'autres charges et produits ne concernant pas l'exploitation.

Compte tenu des propositions figurant dans le message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale (du 22 juillet 1947) sur les allocations de renchérissement pour l'an prochain, les charges d'exploitation pour 1948 figurent au budget par 461 944 985 francs, contre 396 169 501 francs au compte de 1946. Ainsi, l'excédent d'exploitation sera, d'après le budget, de 151 935 615 francs au regard de 213 337 453 francs en 1946.

L'augmentation des charges d'exploitation est principalement due à l'accroissement de l'effectif du personnel, aux allocations de renchérissement plus élevées ainsi qu'aux dépenses de construction portées au débit du compte d'exploitation.

Il n'est pas possible d'adapter les charges d'exploitation de l'année 1946 aux nouveaux principes; on ne peut donc établir de comparaison avec le budget de 1948 pour les divers articles des charges.

IV. BUDGET DU COMPTE DE PROFITS ET PERTES

Le budget du compte de profits et pertes pour l'année 1948 se compose des principaux articles suivants:

<i>Produits :</i>	Fr.	Fr.
1. Excédent d'exploitation (apuré)	168 220 415	
2. Produit des immobilisations	1 154 000	
3. Produit des valeurs réalisables et disponibles	321 000	
4. Autres produits	<u>1 415 585</u>	171 111 000
 <i>Charges :</i>		
1. Amortissements	73 807 800	
2. Frais de capitaux	49 416 000	
3. Versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours	24 000 000	
4. Allocations de renchérissement aux pensionnés	19 970 000	
5. Provision pour grands dommages	500 000	
6. Autres charges	<u>590 200</u>	168 284 000
7. Solde actif.		<u>2 827 000</u>

Le solde actif de 2 827 000 francs, inscrit au budget du compte de profits et pertes, tient compte des allocations de renchérissement prévues pour 1948. En revanche, il ne comporte ni provision pour pertes et risques imprévisibles, ni versement dans la réserve légale, ni payement d'intérêt au capital de dotation; il est ainsi notablement plus faible que le solde actif de 1946, qui s'élevait à 25,4 millions, et que celui du budget de 1947, d'un montant de 19,2 millions de francs. La comparaison avec le compte de 1946 est encore plus défavorable si l'on considère que cette année-là le solde actif avait permis d'opérer pour 34,2 millions d'amortissements extraordinaires et de verser une provision de 4 millions de francs en vue d'amortir le déficit ultérieur de la caisse de pensions et de secours. Cette

différence provient exclusivement de l'augmentation des charges d'exploitation qui, à son tour, est due essentiellement à l'accroissement des frais de personnel de 47 millions de francs.

Les amortissements sur les immobilisations marquent une augmentation de 2,1 millions de francs au regard du compte de 1946 et de 1 million en chiffre rond par rapport au budget de 1947, tandis que les frais de capitaux ont diminué de 3,8 millions de francs en comparaison du compte de 1946 et de 1,6 million au regard du budget de 1947. C'est grâce à la conversion d'emprunts à des conditions favorables et à un nouveau recul des engagements à longue échéance que les frais de capitaux ont pu être réduits.

Les ressources provenant des amortissements et du solde actif des années 1947 et 1948 suffiront à couvrir *les besoins en capitaux* pour le remboursement d'emprunts et les nouvelles immobilisations. Il ne sera donc pas non plus nécessaire en 1948 de faire de nouveaux appels de fonds.

V. REMARQUES FINALES

Le budget accuse un excédent actif de 2,8 millions de francs au compte de profits et pertes. En vertu de l'article 16 de la loi sur les chemins de fer fédéraux, ce modeste excédent, en tant qu'il n'est pas requis pour des provisions nécessaires à l'exploitation, doit être attribué à la réserve destinée à couvrir les déficits à venir. Le résultat prévu pour l'exercice de 1948 est d'autant moins satisfaisant qu'il ne permet ni d'alimenter entièrement la réserve par 8 millions de francs, ni de verser le moindre intérêt au capital de dotation. A noter en outre que les recettes de transport inscrites au budget tiennent déjà compte du surplus de recettes attendu de la réforme des tarifs qui sera introduite en 1948. Il faut espérer que les entraves apportées au trafic international des voyageurs seront allégées par la suite, ce qui permettrait d'améliorer quelque peu le résultat définitif.

Indépendamment d'une légère augmentation de recettes, la réforme tarifaire prévue vise en particulier à simplifier les tarifs et les opérations de décompte. En effet, les chemins de fer fédéraux ont déjà peine à assumer leurs tâches avec l'effectif actuel du personnel, tandis que d'autre part, le coût de ce personnel ne cesse d'augmenter; il est donc indispensable de vouer la plus grande attention au problème des économies par la simplification des charges administratives dans tous les domaines. L'introduction de la réforme aura pour effet d'augmenter l'ensemble des taxes de 15 pour cent en moyenne par rapport à celles de 1939. Dans le même laps de temps, les frais du personnel ont augmenté de 50 pour cent et les frais de choses jusqu'au 100 pour cent et davantage. Cette comparaison permet de se rendre compte à quel point les chemins de fer ont contribué pendant des années et contribueront encore à freiner le mouvement ascensionnel des prix dans l'intérêt de notre économie nationale. Ce sacrifice mérite d'autant plus d'être mentionné qu'il sera difficile, à la longue, d'effectuer avec les

seuls moyens provenant des amortissements, le renouvellement inévitable du matériel roulant et celui particulièrement onéreux des installations, cela à des prix doublés, et d'adapter ces installations et ces véhicules aux progrès de la technique et aux nécessités du trafic.

VI. PROPOSITION

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 1948 conformément aux propositions du conseil d'administration.

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

Berne, le 11 novembre 1947.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

ETTER.

Le vice-chancelier,

Ch. OSER.

6782

(Projet.)

Arrêté fédéral

approuvant

le budget des chemins de fer fédéraux pour l'année 1948.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le rapport et les propositions du conseil d'administration des chemins de fer fédéraux du 3 octobre 1947;

vu le message du Conseil fédéral du 11 novembre 1947,

arrête :

Article unique.

Les budgets des chemins de fer fédéraux pour l'année 1948 sont approuvés avec les montants suivants:

1. Le budget du compte de construction, s'élevant à 114 900 000 francs, dont 85 690 000 francs au débit du compte des immobilisations et 29 210 000 francs au débit du compte d'exploitation;
2. Le budget du compte d'exploitation, se montant, en produits, à 613 880 600 francs et, en charges, à 461 944 985 francs;
3. Le budget du compte de profits et pertes, s'élevant à 171 111 000 francs aux produits et à 168 284 000 francs aux charges.

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le budget des chemins de fer fédéraux pour l'année 1948. (Du 1 novembre 1947.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1947
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5320
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.11.1947
Date	
Data	
Seite	485-494
Page	
Pagina	
Ref. No	10 090 941

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.