

Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1930)

Artikel: Rapport et propositions du Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux, présentés au Conseil fédéral pour être transmis à l'Assemblée fédérale à l'appui du rapport de la Direction générale sur la gestion et les comptes de l'année 1930

Autor: Keller, G. / Cottier

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676119>

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: 10.12.2025

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

Rapport et propositions

du

Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux,

présentés

au Conseil fédéral pour être transmis à l'Assemblée fédérale

à l'appui du rapport de la Direction générale

sur

la gestion et les comptes de l'année 1930.

(Du 28 avril 1931.)

— C —

Monsieur le président de la Confédération,

Messieurs les conseillers fédéraux,

Conformément à l'article 29, chiffre 2, de l'ordonnance d'exécution de la loi fédérale du 1^{er} février 1923 concernant l'organisation et l'administration des chemins de fer fédéraux, du 9 octobre 1923, nous avons l'honneur de vous soumettre les comptes et le rapport de gestion de la Direction générale pour l'année 1930.

Notre commission de vérification a constaté que les comptes présentés concordent avec les écritures. Ainsi que l'ont démontré plusieurs pointages, les écritures et mises en charge sont conformes aux prescriptions établies par les autorités relativement à la comptabilité des chemins de fer fédéraux.

La Direction générale, dans son rapport, analyse la situation et les résultats financiers de façon si approfondie que nous pouvons nous dispenser de longs commentaires à ce sujet. Comme le montre le compte de profits et pertes, l'excédent des recettes de l'exploitation a subi, comparativement à 1929, un recul considérable, qui se chiffre par une vingtaine de millions de francs. Ceci montre combien le Conseil d'administration et la Direction générale ont eu raison de ne pas se laisser éblouir par les résultats relativement favorables des années 1927, 1928 et 1929 et d'insister, dans leur dernier rapport, sur le danger qu'il y aurait à procéder à une réduction des tarifs plus générale que l'abaissement des taxes pour wagons complets opéré le 1^{er} août 1929. La crise économique, dont les premiers symptômes s'étaient déjà manifestés en automne 1929, s'est peu à peu étendue, en 1930, à tous les pays, et l'on ne saurait encore prévoir quelle tournure prendront les événements. Si, pour les chemins de fer fédéraux, le fléchissement du tonnage des marchandises transportées, qui est de 3,8 % seulement, a été sensiblement plus faible que pour la plupart des principales entreprises de chemins de fer de l'étranger, c'est surtout parce que le marché intérieur fait preuve d'une grande force de résistance en temps de crise. L'accroissement du chiffre des importations et la progression du nombre des voyageurs montrent que, dans l'ensemble, le pouvoir d'achat de la population suisse n'a pas sensiblement diminué pendant l'année écoulée. Le recul constaté pendant les trois premiers mois de 1931 fait cependant craindre que la courbe descendante ne

se prolonge encore sur une grande partie de cette année-ci et que, par conséquent, les chemins de fer fédéraux ne doivent s'attendre pour 1931 à un résultat encore moins favorable que celui de 1930.

L'évolution des *recettes de transport* a suivi, au cours des quatre dernières années, la marche que voici:

1927	1928	1929	1930
fr. 369 997 728	fr. 391 663 962	fr. 401 945 252	fr. 391 177 311

Les recettes d'exploitation de 1930 sont donc, à peu de chose près, égales à celles de l'exercice relativement favorable de 1928 (18 millions de francs de boni du compte de profits et pertes), malgré les importantes réductions de taxes concédées dans l'intervalle. Quant aux quantités transportées, nous constatons entre ces deux années une diminution du trafic des marchandises de 19 à 18,5 millions de tonnes, tandis que le nombre des voyageurs est monté de 119,8 à 127,9 millions. La régression du tonnage des marchandises n'est pas uniquement une conséquence de la crise générale, mais elle provient aussi en partie du fait que des transports toujours plus nombreux abandonnent le chemin de fer pour l'automobile. Tandis que le résultat financier de 1930 accuse, pour le service des marchandises, 6 millions de francs environ de moins que celui de 1928, nous constatons que le service des voyageurs a rapporté, au contraire, 6 millions de plus. Ce surcroît de recettes-voyageurs est toutefois compensé, et au delà, par l'augmentation des dépenses pour le personnel, occasionnée surtout par le fort développement donné à *l'horaire des trains de voyageurs* au cours des deux dernières années. On ne saurait, toutefois, juger excessif l'accroissement de l'effectif, puisqu'il est de 2,7 % seulement pour l'ensemble du personnel de l'exploitation, alors que pendant cette même période biennale le nombre des kilomètres parcourus par les trains de voyageurs est monté de 8,1 %. Mais, de ce qui précède, il résulte clairement que la plus grande prudence est indiquée dès qu'il s'agit de donner plus d'extension à ce service. Aussi avons-nous été très satisfaits de constater que le Département des postes et des chemins de fer et le Conseil fédéral s'étaient, d'une manière générale, opposés aux demandes formulées de divers côtés au sujet de l'horaire pour la période 1931/32. Cette attitude se justifie d'autant plus que les parcours kilométriques des trains de voyageurs ont dépassé pour la première fois, l'année dernière, et cela dans la proportion de 1,4 %, le niveau élevé de 1913. Nous ne saurions rappeler avec trop d'insistance que, de tous les chemins de fer principaux des pays d'Europe, ce sont les C. F. F. qui possèdent l'horaire le plus dense pour le service des voyageurs.

La progression des *dépenses d'exploitation proprement dites* s'explique surtout par l'accroissement des parcours kilométriques, qui entraîne une augmentation des frais d'entretien des installations fixes et du matériel roulant. Les dépenses d'exploitation ont atteint:

en 1927	en 1928	en 1929	en 1930
fr. 267 050 534	fr. 268 560 075	fr. 280 382 031	fr. 291 419 950

De 1929 à 1930, les dépenses d'exploitation proprement dites n'ont pas augmenté de 11 millions de francs, comme on pourrait le croire en comparant simplement les totaux, mais seulement d'une somme ronde de 6,7 millions (v. page 4 du rapport de la Direction générale).

La *recette moyenne par kilomètre-voyageur* est de nouveau tombée, et cela de 5,32 à 5,25 ct. Par rapport à celle de 1913, elle est en augmentation de 42,7 %. Pour le service des marchandises, la *recette moyenne par tonne-kilomètre* est de 10,43 ct., contre 10,37 ct. en 1929, mais elle est de 30,5 % supérieure à celle de 1913.

Si nous déduisons des «recettes diverses de l'exploitation» les frais de capitaux et que nous tenions compte de l'intérêt du capital d'établissement de la ligne de contact (voir page 88 du rapport de gestion), nous obtenons, pour les quatre derniers exercices, les *coefficients d'exploitation* que voici:

1927	1928	1929	1930
72,49	69,08	70,2	74,9

Ainsi calculés, ces coefficients peuvent aussi être comparés à ceux des exercices où il n'y avait que la traction à vapeur.

Sur les dépenses d'exploitation proprement dites, au montant de fr. 291 419 950, les frais de personnel ont absorbé fr. 215 328 795, soit 73,89 % (75,16 % en 1929, et 77,44 % en 1928). Dans cette somme sont compris les frais de personnel pour l'entretien et le renouvellement de la voie et du matériel roulant, ainsi que pour la production d'énergie, frais qui figurent dans les comptes comme dépenses dites de matériel. Si l'on prend aussi en considération celles du compte de profits et pertes, on constate que les dépenses des années 1929 et 1930 se répartissent comme il suit entre les principaux chapitres:

	1929		1930	
	fr.	%	fr.	%
1. Traitements, salaires, allocations de résidence, etc., uniformes, allocations supplémentaires, indemnités de voyage, etc. du personnel:				
a. Personnel de l'administration et de l'exploitation	148 992 416	35,41	150 773 707	36,82
b. Personnel des services auxiliaires et des entreprises accessoires (entretien de la voie, ateliers, usines, etc.)	38 974 839	9,26	40 230 520	9,82
c. Assurance-maladie, invalidité, vieillesse et accidents.	31 522 397	7,49	30 553 717	7,46
d. Gratifications d'ancienneté et traitements alloués à des survivants.	781 118	0,19	689 323	0,17
Total des dépenses pour le personnel (personnel des travaux non compris)	220 270 770	52,35	222 247 267	54,27
2. Dépenses dites matérielles de l'exploitation	65 833 517	15,65	71 875 932	17,55
3. Charge nette d'intérêts, du compte de profits et pertes	99 055 899	23,54	98 284 403	24,00
4. Amortissements et versements supplémentaires aux fonds spéciaux (y compris l'amortissement du déficit de guerre)	35 591 027	8,46	17 086 800	4,18
Total	420 751 213	100,00	409 494 402	100,00

Du tableau 4 annexé au rapport de la Direction générale, il ressort que la *dépense pour personnel par unité de prestation*, c'est-à-dire par tonne-kilomètre brute, a été de fr. 0,019 en 1930, alors qu'elle était de fr. 0,012 en 1913. Elle a donc progressé de 58,33 % seulement, tandis que pendant la même période le chiffre absolu des traitements et salaires s'est accru de 101,02 %. Si l'on tient compte des autres dépenses, en particulier du coût de l'assurance du personnel, l'augmentation totale est de 114,59 %. Par agent, le surcroît de charges occasionné par les traitements et salaires seuls, c'est-à-dire à l'exclusion des sommes affectées à l'assurance, est de l'ordre de 117 %. D'autre part, nous savons qu'en 1930 l'index du coût de la vie était de 58 %. A l'époque des décisions prises par le parlement sur les nouveaux taux de rétribution du personnel, soit en 1927, cet index était de 60 % plus élevé qu'en juin 1914. Cette amélioration notable de la situation sociale du personnel, jointe à la circonstance que les salaires sont en général plus élevés dans notre pays qu'à l'étranger, a certainement eu pour effet de raffermir le marché national au cours de l'année passée. Reste à savoir cependant ce que l'avenir nous réserve et si, le cas échéant, les chemins de fer fédéraux seront encore longtemps à même de supporter une aussi lourde charge. En tout cas, le personnel a le plus grand intérêt à continuer d'appuyer vigoureusement les efforts que fait la Direction de notre entreprise pour comprimer autant qu'il est possible les dépenses de l'exploitation.

Sur les 365 journées de recettes, les divers chapitres de dépenses ont absorbé:

	1929		1930	
	Fr.	Journées	Fr.	Journées
1. Dépenses pour traitements, salaires, allocations de résidence, allocations pour enfants, allocations supplémentaires, indemnités pour service de nuit, indemnités de voyage, uniformes, gratifications d'ancienneté (sans le personnel des travaux).	188 748 373	164	191 693 550	171
2. Dépenses pour versements aux caisses de pensions, de secours et des malades et pour l'assurance-accidents	31 522 397	27	30 553 717	27
3. Dépenses totales pour le personnel (non compris celui des travaux).	220 270 770	191	222 247 267	198
4. Dépenses dites matérielles du compte d'exploitation.	65 833 517	57	71 875 932	64
5. Dépenses pour la charge nette d'intérêts du compte de profits et pertes, déduction faite des intérêts des capitaux des usines électriques	99 055 899	86	98 284 403	88
6. Dépenses pour tous amortissements, versements supplémentaires aux fonds spéciaux, et dépenses diverses du compte de profits et pertes (y compris l'amortissement du déficit de guerre)	35 591 027	31	17 086 800	15
Total	420 751 213	365	409 494 402	365

L'évolution, au cours des dernières années, de la charge nette d'intérêts, principal poste du compte de profits et pertes, se présente de la manière que voici:

1913	48 994 704	
1921	76 786 938	
1922	86 394 739	+ 9 607 801
1923	91 386 128	+ 4 991 389
1924	96 736 667	+ 5 350 539
1925	100 154 249	+ 3 417 582
1926	103 069 403	+ 2 915 154
1927	107 678 387	+ 4 608 984
1928	110 692 592	+ 3 014 205
1929	110 398 714	— 293 878
1930	109 680 577	— 718 137

L'amortissement des frais des opérations financières n'est pas compris dans ces sommes. La diminution de la charge nette d'intérêts en 1930 est surtout une conséquence du remboursement de 35 millions de francs opéré par la Confédération. Le produit des fonds publics et des créances a permis de réduire les charges de capitaux de 2 millions de plus qu'en 1929. L'espoir, que nous émettions dans notre dernier rapport, de voir le chiffre de nos intérêts passifs diminuer dans un prochain avenir grâce à la conversion, à un taux d'intérêt moindre, des emprunts contractés à des conditions onéreuses, se réalisera par suite de la conversion avantageuse du dernier emprunt.

Arrivés au terme de ce rapport, nous tenons à exprimer à la Direction, aux fonctionnaires, employés et ouvriers, l'hommage mérité de notre reconnaissance pour le travail infatigable fourni par eux, dans des circonstances particulièrement difficiles, au service de la plus importante de nos entreprises nationales de transport.

D'accord avec la Direction générale, nous avons l'honneur de vous soumettre les

propositions

suivantes:

1. Les comptes de 1930 et le bilan au 31 décembre 1930 des chemins de fer fédéraux sont approuvés.
2. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1930 est approuvée.
3. Le report de l'excédent de recettes du compte de profits et pertes pour 1930, soit fr. 1 594 837. 94, au compte des «Dépenses à amortir» pour servir à l'amortissement du déficit de guerre, est approuvé, de sorte que les recettes et les dépenses du compte de profits et pertes de 1930 se balancent.

Veuillez agréer, Monsieur le président de la Confédération et Messieurs les conseillers fédéraux, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 28 avril 1931.

Au nom du Conseil d'administration
des chemins de fer fédéraux:

Le président,
D^r G. Keller.

Le secrétaire,
D^r Cottier.