

**Zeitschrift:** Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1931)

**Artikel:** Rapport et propositions du Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux, présenté 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 1931

**Autor:** Walther, H. / Cottier

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676122>

### **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:** 25.04.2026

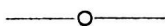
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



# 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 1931.**

(Du 2 mai 1932.)



*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<sup>er</sup> 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 1931.

Notre commission de vérification a constaté que les comptes présentés concordent avec les écritures. Plusieurs pointages lui ont permis d'établir la parfaite exactitude des écritures.

Le résultat défavorable du compte de profits et pertes qui se solde par un déficit de 10 millions de francs en nombre rond n'est pas fait pour nous surprendre. Déjà dans notre rapport du 28 avril 1931 concernant l'exercice de 1930, sous l'influence des chiffres du trafic enregistrés pour les trois premiers mois de 1931, nous avons exprimé la crainte que la courbe descendante ne se prolongeât encore et que le recul ne s'accroût.

Nous approuvons les observations que la direction générale formule dans le chapitre II de son rapport au sujet de la situation générale et des résultats financiers. Nous voudrions relever en particulier la dépendance dans laquelle le trafic-marchandises des CFF se trouve à l'égard du trafic d'exportations, d'importations et de transit; cette dépendance nous fait souhaiter que les difficultés auxquelles les échanges internationaux se heurtent aujourd'hui ne revêtent pas un caractère de permanence. Nous n'avons pas beaucoup à ajouter à l'exposé que la direction générale fait de la situation actuelle.

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

1927	1928	1929	1930	1931
fr. 369 997 728	fr. 391 663 962	fr. 401 945 252	fr. 391 177 311	373 450 754

La *recette moyenne par tonne-kilomètre* s'est élevée de 10,43 ct., en 1930, à 10,89 ct., en 1931, non pas à la suite d'augmentations de tarifs, mais parce que la longueur moyenne des transports a diminué. Les recettes ont fléchi de 3,8 % seulement, tandis que les tonnes-kilomètres ont reculé de 7,9 %, ce qui est dû à la forte réduction du trafic de transit.

Les dépenses d'exploitation proprement dites ont atteint au cours des cinq derniers exercices :

en 1927	en 1928	en 1929	en 1930	en 1931
fr. 267 050 534	fr. 268 560 075	fr. 280 382 031	fr. 291 419 950	fr. 283 282 100

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 94 du rapport de gestion), nous obtenons, pour les cinq derniers exercices, les *coefficients d'exploitation* que voici :

1927	1928	1929	1930	1931
72,49	69,08	70,2	74,9	75,9

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. 283 282 101, les frais de personnel ont absorbé fr. 213 798 801, soit 75,47 % (73,89 % en 1930). 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 1930 et 1931 se répartissent comme il suit entre les principaux chapitres :

	1930		1931	
	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 . . . . .	151 078 172	36,89	149 300 039	37,37
b. Personnel des services auxiliaires et des entreprises accessoires, personnel non rubriqué du service de la voie et personnel des ateliers de dépôt . . . . .	40 230 520	9,83	40 977 445	10,26
c. Assurance-maladie, invalidité, vieillesse et accidents . . . . .	30 597 455	7,47	31 954 606	8,00
d. Gratifications d'ancienneté et traitements alloués à des survivants . . . . .	692 001	0,17	894 136	0,22
Total des dépenses pour le personnel (personnel des travaux non compris) . . . . .	222 598 148	54,36	223 126 226	55,85
2. Dépenses dites matérielles de l'exploitation	71 525 051	17,47	64 726 395	16,20
3. Charge nette d'intérêts du compte de profits et pertes, déduction faite des intérêts des capitaux affectés aux usines électriques . .	98 284 403	24,00	97 431 800	24,39
4. Amortissements et versements supplémentaires aux fonds spéciaux (y compris l'amortissement du déficit de guerre) . . . . .	17 086 800	4,17	14 211 629	3,56
Total	409 494 402	100,00	399 499 050	100,00

Le nouveau recul des sommes payées au titre des intérêts constitue certainement le fait le plus réjouissant qui résulte de l'examen des comptes annuels. En 1929, les dépenses portées à l'article 3 s'élevaient encore à fr. 99 055 899; des conversions avantageuses d'emprunts et le versement par la Confédération d'un montant de fr. 35 millions ont permis de ramener cette charge à fr. 97 434 800, en 1931, en dépit de nouveaux et importants investissements.

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

	1930		1931	
	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). . . . .	192 000 693	171	191 171 620	175
2. Dépenses pour versements aux caisses de pensions, de secours et des malades et pour l'assurance-accidents . . . . .	30 597 455	27	31 954 606	29
3. Dépenses totales pour le personnel (non compris celui des travaux). . . . .	222 598 148	198	223 126 226	204
4. Dépenses dites matérielles du compte d'exploitation. . . . .	71 525 051	64	64 726 395	59
5. Dépenses pour la charge nette d'intérêts du compte de profits et pertes, déduction faite des intérêts des capitaux des usines électriques	98 284 403	88	97 434 800	89
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) . . . . .	17 086 800	15	14 211 629	13
Total	409 494 402	365	399 499 050	365

L'évolution générale de la crise ressort nettement des renseignements fournis par le rapport de gestion et des résultats du premier trimestre 1932; elle se manifeste par une baisse du coût de la vie qui se poursuit encore et paraît devoir être durable, ainsi que par des troubles toujours plus étendus apportés aux transactions commerciales entre pays. Dans ces conditions nouvelles, une réadaptation des traitements et des salaires paraît inévitable. Il est, à notre avis, heureux que le Conseil fédéral ait entrepris des études préliminaires à cet effet.

Au cours des dernières années, la charge nette d'intérêts, qui est le poste principal du compte de profits et pertes, a évolué comme l'indique le tableau suivant, compte tenu des intérêts des capitaux affectés aux usines électriques :

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
1931 . . . . .	109 034 153	— 646 424

Les événements prennent une tournure menaçante pour l'avenir financier de notre entreprise et montrent que le versement de 35 millions fait en 1929 aux chemins de fer fédéraux en compensation des sacrifices extraordinaires qu'ils ont consentis pendant et après la guerre est tout à fait insuffisant. Cette décision pouvait s'expliquer à une époque d'optimisme. Aujourd'hui, la compensation accordée alors se révèle inopérante et incomplète. D'un autre côté, il est urgent qu'un statut règle d'une manière convenable la concurrence

que le transport des marchandises par la route fait au chemin de fer. Nous estimons par conséquent avec la Direction générale que la nouvelle réduction des tarifs, désirée dans de nombreux milieux, ne pourra se faire qu'une fois ces deux problèmes résolus.

La limitation de la concurrence de l'automobile sur les grandes distances est, d'ailleurs, une nécessité pour notre économie nationale également. Il suffit, pour s'en rendre compte, de considérer qu'en dépit d'une forte baisse des prix l'excédent des importations sur les exportations de véhicules à moteur, accessoires et carburants compris, a grevé notre balance commerciale de 93 639 000 francs en 1931. La Suisse, en effet, n'a pas dépensé moins de 112 millions de francs pour l'achat à l'étranger d'automobiles, de pièces détachées et de carburants, tandis que ses exportations dans cette branche de l'industrie s'élèvent à 18,3 millions de francs seulement. Ceci frappe d'autant plus que, grâce au progrès de l'électrification, les chemins de fer fédéraux ont contribué pendant la même période à alléger la balance commerciale de 19 millions de francs environ, représentant les 540 000 t supplémentaires de combustibles qu'ils auraient dû acheter à l'étranger.

A la fin de mars dernier, le chef du Département fédéral des postes et chemins de fer a prié notre administration de lui faire tenir aussitôt que possible et au plus tard pour l'automne prochain, un rapport circonstancié traitant des «mesures à prendre pour permettre aux chemins de fer fédéraux de s'assurer une situation financière saine, d'effectuer des amortissements normaux et de servir au mieux l'économie nationale». Nous aurons l'occasion en rédigeant ce rapport de donner avec tous les développements nécessaires, notre avis sur l'ensemble des questions essentielles intéressant l'avenir de notre entreprise.

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 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 1931 et le bilan au 31 décembre 1931 des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1931 est approuvée.

3. Sur l'excédent des dépenses du compte de profits et pertes de 1931, excédent se montant à fr. 10 073 660.24, il est mis au 1<sup>er</sup> janvier 1932 une part de fr. 6 215 882.30 à la charge du compte du «Déficit de guerre» et le solde de fr. 3 857 777.94 est reporté à compte nouveau.

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

Berne, le 2 mai 1932.

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

*Le président,*  
D<sup>r</sup> H. Walther.

*Le secrétaire,*  
D<sup>r</sup> Cottier.