Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1932)

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 1932

Autor: Walther, H. / Cottier

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-675966

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: 30.11.2025

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

Rapport et propositions

du

Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux

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 1932.

(Du 28 avril 1933.)

_____0___

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 1er 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 1932.

Notre commission de vérification a constaté que les comptes présentés concordent avec les écritures. La parfaite exactitude de ces dernières a, en outre, été établie par plusieurs pointages.

L'exercice se solde par un déficit total de 49,8 millions de francs. Le résultat effectif est donc encore de 5 millions plus défavorable que l'excédent de dépenses de 45 millions envisagé dans notre rapport du 7 février 1933 sur le rétablissement de la situation financière. Il est la conséquence de la dépression économique qui a commencé à se faire sentir en automne 1929, et dont le terme est encore impossible à prévoir aujourd'hui.

Les chiffres que voici donneront une idée de l'évolution suivie par le trafic et les recettes de transport au cours des quatre dernières années.

						1929	1930	1931	1932
						-		illions)	_
						Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Service des voyageurs:									
Kilomètres-voyageurs						2937,3	3029,4	2938,3	2776,4
Recettes		•	٠	•	•	156,2	159,1	150,7	136,8
Trafic des marchandises:								*	
Kilomètres-tonnes		٠	•			2186,1	2044,6	1884,1	1545,5
Recettes					•	$226,_{7}$	213,3	205,2	179,,
Total des recettes de transport	•	•			• `	401,9	391,2	373,5	330,8

Le service des voyageurs participe lui-aussi, cette année, dans une très forte mesure au fléchissement des recettes. Le recul affecte tout particulièrement le mouvement des voyageurs transportés aux taxes normales. De ce fait, le produit moyen par voyageur et par kilomètre est descendu de $5_{,13}$ ct. en 1931 à $4_{,93}$ ct. en 1932. En 1921, les tarifs étant plus élevés, il avait été de $6_{,77}$ ct.

En ce qui concerne les marchandises, les recettes se ressentent de plus en plus de la diminution du trafic d'importation, d'exportation et de transit, indispensable à l'équilibre de nos finances. La régression de ce trafic, taxé à des tarifs relativement bas, a eu pour effet d'accroître de nouveau la recette moyenne par kilomètre-tonne de l'ensemble des marchandises, dans la proportion de $10,_{52}$ ct. en 1931 à $11,_{17}$ ct. en 1932. En 1921, du fait que les tarifs étaient plus élevés, cette moyenne avait été de $20,_{23}$ ct.

Alors que le renchérissement de la vie était en 1932 de 38 % par rapport à 1913, l'augmentation moyenne du chiffre des recettes kilométriques, pour cette même période, est de l'ordre de 34% par voyageur, et de 38,8 % par tonne de marchandises.

L'ensemble des recettes des chemins de fer fédéraux comptabilisées comme telles (recettes du compte de profits et pertes, y compris celles du compte d'exploitation, mais sans les prélèvements sur les fonds spéciaux, ni les intérêts de construction, ni le produit des valeurs et créances, mais compte tenu des bénéfices et des pertes des entreprises accessoires) a atteint, ces deux dernières années, les montants que voici:

1931	1932				
Fr.	Fr.				
389 425 390	342 707 044				

Au regard de ces recettes, il a été passé écriture des dépenses suivantes aux comptes d'exploitation et de profits et pertes:

1931	1932			
Fr.	Fr.			
399 499 050	392 530 248			

Les dépenses des années 1931 et 1932 se répartissent approximativement de la manière suivante sur les principaux articles des comptes:

	19:	31	193	2
	Fr.	0/0	Fr.	0/0
1. Traitements, salaires, allocations de rési-				
dence et autres, uniformes, allocations sup-				
plémentaires, indemnités de voyage, etc., du				
personnel:				
a. Personnel de l'administration et de l'ex-				
ploitation	149 300 039	37,37	145 260 906	37,01
b. Personnel des services auxiliaires et des		0.,37	110 200 000	07,01
entreprises accessoires (entretien de la			· d	
voie, ateliers, usines, etc.)	40 977 445	10,26	40 967 246	10,44
c. Assurance-maladie, invalidité, vieillesse	10 077 440	10,26	40 307 240	10,44
et accidents	31 954 606	Q	33 477 845	o
	31 334 000	8,00	33 477 643	8,53
d. Gratifications d'ancienneté et traitements	894 136	0	072.760	0
alloués à des survivants	094 130	0,22	973 760	0,24
Total des dépenses pour le personnel (per-				
sonnel des travaux non compris)	223 126 226	$55,_{85}$	$220\ 679\ 757$	$56,_{22}$
2. Dépenses dites matérielles du compte d'ex-				
ploitation	$64\ 726\ 395$	$16,_{20}$	57 553 701	$-14,_{66}$
3. Charge nette d'intérêts du compte de profits				
et pertes, déduction faite des intérêts des				
capitaux des usines électriques et des ateliers	97 434 800	$24,_{39}$	$96\ 648\ 995$	24,62
4. Amortissements industriels et financiers et				
versements supplémentaires aux fonds spé-				
ciaux	$14\ 211\ 629$	3,56	17 647 795	$4,_{50}$
Total	399 499 050	100,00	392 530 248	100,00

Ce classement montre que plus de la moitié de l'ensemble des dépenses des chemins de fer fédéraux est consacrée au personnel. La proportion est naturellement différente entre les frais de personnel et les dépenses du compte d'exploitation. Elle est forcément plus élevée, puisque ce dernier comprend uniquement les frais de personnel et les dépenses matérielles en corrélation avec l'exploitation proprement dite, mais non les frais de capitaux, ni les amortissements. Pour 1932, le coût de notre propre personnel (exploitation du chemin de fer et des entreprises accessoires) représente approximativement le 76 % des dépenses d'exploitation. En deuxième rang, sur l'ensemble des dépenses, arrivent les charges de capitaux portées au compte de profits et pertes (un quart environ du total), puis en troisième rang les dépenses matérielles (un septième en nombre rond).

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

	193	31	1932	2
1. Dépenses pour traitements, salaires, alloca- tions de résidence, allocations pour enfants, allocations supplémentaires, indemnités pour service de nuit, indemnités de voyage, uni- formes, gratifications d'ancienneté (sans le	Fr.	Journées	Fr.	Journées
personnel des travaux)	191 171 620	175	187 201 912	175
rance-accidents	31 954 606	29	$33\ 477\ 845$	31
 Dépenses totales pour le personnel (non compris celui des travaux). Dépenses dites matérielles du compte d'exploitation. Dépenses pour la charge nette d'intérêts du compte de profits et pertes, déduction faite des intérêts des capitaux des usines électriques et des ateliers Dépenses pour amortissements industriels et financiers, versements supplémentaires aux 	223 126 226 64 726 395 97 434 800	59	220 679 757 57 553 701 96 648 995	206 54 90
fonds spéciaux, et dépenses diverses du compte de profits et pertes	14 211 629 399 499 050		17 647 795 392 530 248	16 366

Il n'a été possible de réaliser des économies, au cours de l'exercice, que sur les frais de personnel et les dépenses dites matérielles. Les premiers ont pu être abaissés de 223,₁ millions en 1931 à 220,₇ millions de francs en 1932, et les secondes de 64,₇ millions à 57,₆ millions de francs. La charge nette des intérêts, en revanche, a augmenté; compte tenu des intérêts des capitaux affectés aux usines électriques et aux ateliers, elle est passée de 109 à 111,₁ millions de francs. Le taux avantageux de l'intérêt des emprunts nouvellement émis n'a donc pas suffi à contrebalancer l'accroissement du service des intérêts.

La charge nette des intérêts, y compris ceux des usines électriques et des ateliers, a évolué de la manière suivante au cours des dernières années:

					*						Différence au regard de l'exercice précédent
										Fr.	Fr.
1913		÷			•	٠		•	٠	$48\ 994\ 704$	
1921		٠	٠	•		٠	•	•	٠	76 786 938	
1922				•	•			•		86 394 739	$+\ 9\ 607\ 801$
1923	٠				٠			•		91 386 128	+4991389
1924		٠,	•		•			•	,	96 736 667	$+\ 5\ 350\ 539$
1925			•			•		•		100 154 249	+3417582
1926	•			•			•	•		103 069 403	+2915154
1927	•					•	٠	•		107 678 387	$+\ 4\ 608\ 984$
1928				1:01		•				$110\ 692\ 592$	$+\ 3\ 014\ 205$
1929				•						$110\ 398\ 714$	293 878
1930	•			٠				•		109 680 577	— 718 137
1931			•	٠.			•	•		109 034 153	-646424
1932		•	•							111 141 246	$+\ 2\ 107\ 093$

Pour l'avenir, cette évolution dépendra, avant tout, des mesures que décréteront les pouvoirs fédéraux en vue de rétablir la situation financière de notre entreprise.

A la date du 22 mars 1932, le chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer a invité la Direction générale à lui faire tenir le plus tôt possible, mais au plus tard pour l'automne 1932, d'entente avec le Conseil d'administration, un rapport circonstancié sur les «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».

L'administration a immédiatement entrepris l'étude des mesures à proposer, et les résultats de cette étude ont été successivement discutés par la commission instituée en février 1932 par le Conseil d'administration pour examiner le double problème de la situation financière et de la concurrence de l'automobile. Etant donné, toutefois, que la question de la réglementation des rapports entre le chemin de fer et l'automobile nécessitait une enquête très approfondie et de longs pourparlers avec les intéressés, il a paru utile de disjoindre les deux questions et d'en faire l'objet de deux rapports distincts.

Le rapport de la Direction générale, de décembre 1932, sur la situation financière des chemins de fer fédéraux et les mesures à prendre pour son rétablissement, a été définitivement approuvé par le Conseil d'administration le 7 février 1933, à la suite d'une double lecture. Les pourparlers engagés avec les milieux intéressés à l'automobile, au sujet du nouveau régime à instituer pour les transports par rail et par route, approchent de leur fin. Le rapport que le Conseil d'administration et la Direction générale établiront en commun sur cette question paraîtra vers la fin de mai de cette année.

En présence du déficit exceptionnellement élevé de l'année 1932, déficit qui doit être considéré, si l'on tient compte du pouvoir d'achat de l'argent, comme le plus considérable que les chemins de fer fédéraux aient enregistré depuis la nationalisation, personne ne doutera certainement plus de la nécessité de prendre d'urgence des mesures radicales pour redresser la situation de l'entreprise. Cette conviction ne peut être que renforcée par les résultats peu satisfaisants du premier trimestre de l'année 1933, qiu accuse une nouvelle régression de 8 % des recettes de transport. Dans ces circonstances, nous devons relever une fois de plus, dans ce rapport, avec la plus grande insistance, combien il est désirable d'entreprendre sans tarder les mesures d'assainissement envisagées dans notre rapport du 7 février 1933. Il importe non seulement de soulager dans une forte proportion les chemins de fer fédéraux de leurs énormes frais de capitaux et de prendre en outre, à ce propos, certaines mesures de réorganisation propres à permettre de nouvelles économies, mais il faut encore, car cela s'impose absolument, réglementer légalement la concurrence entre le chemin de fer et l'automobile.

Malgré la forte réduction des effectifs — au regard de 1920, le nombre des agents a diminué, en moyenne, dans la proportion d'un sur cinq — les traitements et salaires, que l'on doit qualifier d'élevés si l'on songe à la forte baisse du coût de l'existence, grèvent si lourdement le compte d'exploitation que la situation, étant donnés l'état du trafic et les conditions financières, est devenue intenable.

Aussi une réadaptation des traitements et salaires au coût de la vie nous paraît-elle nécessaire. A notre avis, elle est inéluctable.

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

propositions

- 1. Les comptes de 1932 et le bilan au 31 décembre 1932 des chemins de fer fédéraux sont approuvés.
 - 2. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1932 est approuvée.
- 3. Sur l'excédent des dépenses du compte de profits et pertes de l'année 1932, excédent se montant à fr. 49 823 204. 06, il est mis au 1er janvier 1933 une part de fr. 6 495 597 à la charge du compte du «déficit de guerre», et le solde de fr. 43 327 607. 06 est reporté, avec le solde passif de fr. 3 857 777. 94 de l'année 1931, à compte nouveau de 1933.

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 cours du dernier exercice, au service de la plus importante de nos entreprises nationales de transport.

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

Berne, le 28 avril 1933.

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

Le président,
Dr H. Walther.
Le secrétaire,
Dr Cottier.