

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: 24.04.2026

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

Rapport et propositions

du

Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux

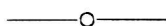
présentés

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 1932.

(Du 28 avril 1933.)



*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 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
		(en millions)		
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
<i>Service des voyageurs:</i>				
Kilomètres-voyageurs.	2937,3	3029,4	2938,3	2776,4
Recettes	156,2	159,1	150,7	136,8
<i>Trafic des marchandises:</i>				
Kilomètres-tonnes	2186,1	2044,6	1884,1	1545,5
Recettes	226,7	213,3	205,2	179,1
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:

	1931		1932	
	Fr.	%	Fr.	%
1. Traitements, salaires, allocations de résidence et autres, uniformes, allocations supplémentaires, indemnités de voyage, etc., du personnel:				
a. Personnel de l'administration et de l'exploitation	149 300 039	37,37	145 260 906	37,01
b. Personnel des services auxiliaires et des entreprises accessoires (entretien de la voie, ateliers, usines, etc.)	40 977 445	10,26	40 967 246	10,44
c. Assurance-maladie, invalidité, vieillesse et accidents	31 954 606	8,00	33 477 845	8,53
d. Gratifications d'ancienneté et traitements alloués à des survivants	894 136	0,22	973 760	0,24
Total des dépenses pour le personnel (personnel des travaux non compris) . . .	223 126 226	55,85	220 679 757	56,22
2. Dépenses dites matérielles du compte d'exploitation	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 spéciaux	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:

	1931		1932	
	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).	191 171 620	175	187 201 912	175
2. Dépenses pour versements aux caisses de pensions, de secours et des malades et pour l'assurance-accidents	31 954 606	29	33 477 845	31
3. Dépenses totales pour le personnel (non compris celui des travaux).	223 126 226	204	220 679 757	206
4. Dépenses dites matérielles du compte d'exploitation.	64 726 395	59	57 553 701	54
5. 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	97 434 800	89	96 648 995	90
6. Dépenses pour amortissements industriels et financiers, versements supplémentaires aux fonds spéciaux, et dépenses diverses du compte de profits et pertes	14 211 629	13	17 647 795	16
Total	399 499 050	365	392 530 248	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:

	Fr.	Différence au regard de l'exercice précédent	
		Fr.	
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	
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, qui 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
propositions
suivantes:

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 1^{er} 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.

Veillez 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.