

**Zeitschrift:** Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1933)

**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 1933

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

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676110>

### **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**

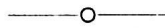
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media 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 1933.**  
(Du 30 avril 1934.)



*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 1933.

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

Comme celui de 1932, l'exercice de 1933 est, au point de vue financier, l'un des moins réjouissants qu'aient enregistrés les chemins de fer fédéraux. Si l'on prend en considération les amortissements opérés conformément aux prescriptions en vigueur, le compte de profits et pertes accuse un découvert de 48,<sub>8</sub> millions de francs, alors que celui de 1932 avait été de 49,<sub>8</sub> millions de francs. Seuls, les exercices de 1918, 1921 et 1922 avaient donné des déficits à peu près égaux ou même supérieurs à ces chiffres mais qui, l'argent ayant alors une moindre valeur d'achat, étaient en réalité moins défavorables que les soldes passifs de près de 50 millions de francs des deux dernières années. Ces résultats si peu satisfaisants découlent principalement, comme chacun le sait, du recul considérable du trafic, dû lui-même à la crise économique générale et à la concurrence de l'automobile, malheureusement encore illimitée dans le domaine des transports de marchandises et qui se fait tout particulièrement sentir à une époque de dépression comme celle que nous traversons. Pour comparer les déficits des derniers exercices à ceux des années de guerre et des premières années d'après-guerre, il faut en outre considérer que les charges financières de 1932 et 1933 se sont encore accrues dans une forte mesure, surtout à cause du service des intérêts de ces précédents déficits. Si la réduction des traitements avait été adoptée par le peuple au mois de mai 1933, le déficit de cet exercice s'élèverait approximativement à la somme d'une quarantaine de millions de francs que le Conseil d'administration et la Direction générale avaient fait entrevoir, pour les années futures, dans leur rapport commun du 7 février.

Considéré quant aux *quantités de tonnes et de voyageurs* transportés, le trafic a encore quelque peu diminué par rapport à celui de 1932. Mais si l'on met en parallèle les *parcours kilométriques*, on constate que les deux exercices accusent à peu près le même nombre de kilomètre-tonnes de marchandises, tandis que celui des kilomètres-voyageurs est en légère augmentation. Malgré cela, les recettes sont de 6,<sub>5</sub> millions de francs inférieures à celles de 1932. Ceci s'explique par les considérations suivantes. D'une part, les voyageurs ont effectué de

plus longs trajets que précédemment, par suite des facilités qui leur ont été concédées. D'autre part, les longs transports ont quelque peu augmenté, au regard de l'année précédente, dans le trafic d'exportation et de transit des marchandises, mais la recette moyenne par kilomètre-tonne est tombée de 12,41 à 12,05 centimes. Cette forte diminution est la conséquence des nouvelles réductions de taxes qui ont été accordées, surtout pour des raisons de concurrence. Au cours des cinq dernières années, la recette moyenne par kilomètre-voyageur a fléchi dans les proportions suivantes :

	1929	1930	1931	1932	1933
	5,32	5,25	5,13	4,93	4,73

On constatera avec une satisfaction toute particulière que la Direction de l'entreprise a réussi à contre-balancer très largement la diminution de 6,5 millions de francs des recettes de transport par une nouvelle diminution des dépenses d'exploitation. *En dépit de l'accroissement des prestations du service des voyageurs, et bien que les conditions de rétribution du personnel soient demeurés les mêmes, ces dépenses ont baissé de 13,4 millions de francs. Ceci est sans doute le fait le plus caractéristique de l'exercice de 1933 et mérite d'être particulièrement relevé à la louange des organes directeurs, étant données les limites très étroites qui leur sont tracées, par les lois, pour la diminution des dépenses d'exploitation. De 1920 à 1933, ces dernières ont été abaissées de 358 à 260 millions de francs, c'est-à-dire d'une centaine de millions, ou 28 %, malgré la réduction de la durée du travail et le développement donné à l'horaire. C'est là un fait péremptoire qu'il est bon de souligner, surtout en raison des critiques imputant superficiellement, comme cela se voit souvent, la marche défavorable de l'entreprise à la façon dont celle-ci est administrée.*

Déduction faite des recettes en moins, il reste 7 millions de francs d'économies, qui ont dû être affectées pour 2,4 millions à l'accroissement de la charge d'intérêts, pour 2,6 millions à des contributions supplémentaires à la caisse de pensions et de secours et pour 674,000 francs à des versements en plus au fonds de renouvellement, de telle sorte que le solde du compte de profits et pertes est d'environ 1 million de francs moins défavorable que celui de 1932.

Vu la persistance de la dépression économique et de la crise du trafic, la Direction de l'entreprise ne s'est pas seulement efforcée de réduire autant que possible les dépenses d'exploitation. *Elle a, en outre, consacré 30 millions de francs de moins qu'en 1932 aux travaux neufs, aux reconstructions et aux acquisitions.* Bien que le budget approuvé par l'Assemblée fédérale eût permis d'engager pour 64,2 millions de nouveaux capitaux, la Direction générale a cru devoir, d'accord avec le Conseil d'administration, s'imposer la plus grande réserve dans les dépenses de construction.

Sur l'ensemble des dépenses brutes d'exploitation, au montant de 264 444 199 francs, les frais de *personnel* ont absorbé 203 154 470 francs, c'est-à-dire 77 % (76 % en 1932). Dans cette somme sont comprises les prestations du personnel, comptabilisées au titre de dépenses dites matérielles, pour l'entretien et le renouvellement de la voie et du matériel roulant, ainsi que pour l'alimentation en énergie. Y compris celles du compte de profits et pertes, les *dépenses* des années 1932 et 1933 se répartissent de la manière suivante sur les *principaux articles des comptes* :

	1932		1933	
	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 . . . . .	145 260 906	37,01	138 957 707	36,06
b. Personnel des services auxiliaires et des entreprises accessoires (entretien de la voie, ateliers, usines, etc.) . . . . .	40 967 246	10,44	40 104 525	10,41
c. Assurance-maladie, invalidité, vieillesse et accidents . . . . .	33 477 845	8,53	34 701 039	9,00
A reporter	219 705 997	55,98	213 763 271	55,47

	1932		1933	
	Fr.	%	Fr.	%
Report	219 705 997	55,98	213 763 271	55,47
d. Gratifications d'ancienneté et traitements alloués à des survivants, bains, lavabos, etc. . . . .	973 760	0,24	868 843	0,22
Total des dépenses pour le personnel (personnel des travaux non compris) . . .	220 679 757	56,22	214 632 114	55,69
2. Dépenses dites matérielles de l'exploitation	57 553 701	14,66	52 866 348	13,72
3. Charge nette d'intérêts du compte de profits et pertes, déduction faite des intérêts des capitaux des services auxiliaires . . . . .	96 648 995	24,62	100 502 320	26,08
4. Amortissements financiers et industriels, versements supplémentaires aux fonds spéciaux et dépenses diverses du compte de profits et pertes . . . . .	17 647 795	4,50	17 398 515	4,51
Total	392 530 248	100,00	385 399 297	100,00

Sur les 365 journées de recettes (366 en 1932), les divers chapitres de dépenses ont absorbé :

	en 1932		en 1933	
	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, traitements alloués à des survivants, bains, lavabos, etc. (sans le personnel des travaux). . . . .	187 201 912	175	179 931 075	170
2. Dépenses pour versements aux caisses de pensions, de secours et des malades et pour l'assurance-accidents . . . . .	33 477 845	31	34 701 039	33
3. Dépenses totales pour le personnel (non compris celui des travaux). . . . .	220 679 757	206	214 632 114	203
4. Dépenses dites matérielles du compte d'exploitation. . . . .	57 553 701	54	52 866 348	50
5. Dépenses pour la charge nette d'intérêts du compte de profits et pertes, déduction faite des intérêts des capitaux des services auxiliaires . . . . .	96 648 995	90	100 502 320	95
6. Dépenses pour amortissements financiers et industriels, versements supplémentaires aux fonds spéciaux, et dépenses diverses du compte de profits et pertes . . . . .	17 647 795	16	17 398 515	17
Total	392 530 248	366	385 399 297	365

Par suite de la réduction des traitements, décrétée par arrêté fédéral avec clause d'urgence, et de celle de certaines allocations supplémentaires, décidée par le Conseil fédéral, on peut compter pour les années 1934 et 1935 sur une nouvelle diminution des frais de personnel, qui représentera vraisemblablement 7 à 8 millions de francs. Le tableau que l'on trouvera en regard de la page 14 du rapport de gestion de la Direction générale, tableau qui est publié pour la première fois, fait ressortir de façon frappante l'une des principales sources des difficultés financières actuelles des chemins de fer fédéraux, car il montre que dans les dix derniers exercices, l'administration a dû accroître de plus de 15 millions de francs le montant de ses versements annuels à la caisse de pensions. Ces difficultés sont donc pour un bon tiers attribuables aux décisions, grosses de conséquences, de l'Assemblée fédérale, qui ont

contraint les chemins de fer fédéraux, en 1921, à mettre les statuts de leur caisse en harmonie avec ceux de la caisse d'assurance des fonctionnaires, employés et ouvriers de la Confédération. On a considérablement surestimé, dans les premières années d'après-guerre, les capacités financières futures de l'entreprise, en admettant que les chemins de fer fédéraux pourraient à jamais assumer toutes les charges qui résulteraient de l'assurance complète étendue d'un seul coup aux ouvriers rétribués à la journée ou à l'heure, de l'assurance des allocations de renchérissement dépourvue d'une couverture suffisante, ainsi que du relèvement des pensions en cours.

Quand on examine la situation des chemins de fer fédéraux à la lumière des résultats financiers des *grands réseaux étrangers*, et de même quand on compare les tarifs, on néglige toujours de considérer que la plupart des chemins de fer des autres pays se sont, du fait de l'inflation, libérés complètement ou partiellement de leurs dettes. On tient aussi trop peu compte de la *base financière* de ces entreprises, qui est toute différente de la nôtre. Si nous faisons, par exemple, une comparaison avec les *grands réseaux britanniques*, qui sont bien administrés et dont le capital se compose, pour les trois quarts, d'actions à dividende variable, et d'obligations pour un quart seulement, nous voyons que dans les dix dernières années le rendement du capital d'établissement de ces réseaux a été sensiblement inférieur à celui du capital-obligations des chemins de fer fédéraux. Et si l'on applique à ce dernier le taux moyen de ce rendement, on constate que de 1924 à 1933 les chemins de fer fédéraux auraient eu, au total, 220 millions de francs de moins à consacrer à leur service des intérêts; autrement dit, leur compte de profits et pertes aurait été dégrevé chaque année de 22 millions en moyenne. Pour 1933, l'économie réalisée aurait été de 41 millions, et pour 1932 elle se serait même chiffrée par 46,8 millions de francs! On sait que, pour nous, les conversions ordinaires constituent le seul moyen de réduire les frais de capitaux. Dans l'appréciation des déficits de notre réseau national, il ne faut pas perdre de vue, comme le montrent les chiffres cités plus haut, que si les chemins de fer fédéraux ont des pertes relativement plus fortes, leurs prestations envers les bailleurs de fonds sont aussi, toute proportion gardée, plus considérables que celles des entreprises similaires des pays qui ont conservé le système des chemins de fer purement privés.

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
1933 . . . . .	113 448 598	+ 2 307 352

Les trois premiers mois de 1934 ont donné un excédent des recettes d'exploitation de 3,7 millions de francs supérieur à celui du premier trimestre de 1932. Si l'on tient compte du surcroît des frais de capitaux que nous aurons en 1934, toutes autres circonstances restant les mêmes pendant toute l'année, cela pourrait se traduire par une amélioration du compte de profits et pertes d'une douzaine de millions de francs. Pour autant, la situation de l'entreprise serait encore très tendue. Certaines corrections devront être apportées aux tarifs, ne fût-ce qu'en raison des prix de transport par automobiles, lesquels, le trafic privé demeurant libre, continueront à exercer une influence déterminante sur les taxes des chemins

de fer fédéraux. Rappelons en outre une fois de plus ici que les déficits seraient sensiblement plus forts si les amortissements industriels portés en compte étaient réellement suffisants, plutôt que d'être opérés seulement dans la mesure prévue par les prescriptions en vigueur, qui, elles, sont en partie insuffisantes. L'accumulation de nouveaux déficits pareils à ceux des deux derniers exercices aggraverait encore la situation, déjà si déplorable. Nous devons donc insister sur la nécessité d'opérer le plus tôt possible le redressement de la situation financière de l'entreprise et, par surcroît, de mettre promptement sur pied la loi projetée sur le partage du trafic, si l'on ne veut pas que la dépréciation commerciale des chemins de fer fédéraux prenne des proportions plus dangereuses encore pour les finances de la Confédération.

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

*propositions*

suivantes:

1. Les comptes de 1933 et le bilan au 31 décembre 1933 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1933 est approuvée.

3. L'excédent des dépenses du compte de profits et pertes des années 1931, 1932 et 1933, se montant à fr. 96 003 989. 75, est mis au 1<sup>er</sup> janvier 1934 pour fr. 6 787 898. 90 à la charge du compte du «déficit de guerre», et le solde de fr. 89 216 090. 85 est reporté à compte nouveau, comme solde passif.

---

Nous tenons à exprimer à la Direction, aux fonctionnaires, employés et ouvriers, l'hommage 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 30 avril 1934.

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> R. Cottier.**