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

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1936)

Artikel: Rapport et propositions du Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux présentés au Conseil fédéral être transmis à l'Assemblée fédérale à l'appui du rapport de la Direction générale sur la gestion et les comptes de l'année 1936

Autor: Walther, H. / Hess, F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676267

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: 20.08.2025

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

Generaldirektion S.B.B. BIBLIOTHEK

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 1936.

(Du 30 avril 1937.)

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, nous avons l'honneur de vous soumettre les comptes et le rapport de gestion de la Direction générale pour l'année 1936.

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.

Le compte de profits et pertes se solde, pour l'année 1936, par un déficit de 67 680 375 francs. Ce résultat est encore sensiblement plus défavorable que celui de 1935; il se rapproche du plus grand découvert atteint jusqu'ici, celui de 1921, qui avait été de 72 millions de francs en chiffres ronds.

Le tableau ci-après donne un aperçu du développement des recettes totales de transport pendant les huit dernières années:

1929	401,9	millions	de	francs	=	100,0 %
1930	391,2	»	»	»	=	97,3 %
1931	373,5	»	»	»	=	92,9 %
1932	330,8	»	»	»	=	82,3 %
1933	324,2	»	»	»	=	80,6 %
1934	321,3	»	»	»	=	79,9 %
1935	303,0	»	»	»	=	75,4 %
1936	279,3	»	»	»	=	69,5 %

Le fléchissement ininterrompu des recettes, qui avait paru plus ou moins s'arrêter en 1933 et 1934, a repris en 1935 et s'est même encore aggravé en 1936. Depuis 1929, les recettes de transport des chemins de fer fédéraux ont reculé de 122,6 millions de francs, soit de 30,5 %.

Ainsi qu'il ressort du rapport de la Direction générale, divers indices permettent d'envisager une certaine amélioration à brève échéance. La reprise du trafic qui s'est produite après la dévaluation du franc suisse a considérablement ralenti la baisse des recettes au dernier trimestre. Alors qu'au premier trimestre elles avaient reculé de 7,$_7$ % par rapport aux chiffres de l'année précédente et aux deuxième et troisième trimestres de 11,$_2$ %, elles n'ont plus fléchi que de 0,$_6$ % pendant les trois derniers mois. En octobre et en novembre, l'écart diminua de plus en plus et, en décembre, les recettes de transport dépassèrent pour la première fois celles du mois correspondant de 1935. Cette évolution s'est poursuivie pendant les premiers mois de 1937. Si difficile qu'il soit encore de juger si la reprise des affaires déclenchée par la dévaluation se maintiendra à son niveau actuel ou si ce n'est là qu'un phénomène passager, on a cependant de bonnes raisons de croire que le trafic ne reculera plus. L'amélioration que nous constatons aujourd'hui chez nous s'est en effet manifestée dès 1933 dans divers pays. D'une part, cette amélioration s'accentua, d'autre part, elle gagna des pays toujours plus nombreux; il n'y eut plus, l'an passé, que les Etats faisant partie du bloc-or à demeurer en pleine stagnation. Certes, on pouvait espérer qu'une reprise se produirait aussi, tôt ou tard, dans ces pays; toujours est-il qu'elle a été probablement facilitée et hâtée par la dévaluation.

Les chiffres suivants donnent une idée de la marche du trafic et des recettes de transport des chemins de fer fédéraux au cours des dernières années:

Année	Service des voyageurs			Service des marchandises		
	km-voyageurs	Recettes		km-tonnes	Recettes	
	Millions	Millions de fr.	%	Millions	Millions de fr.	%
1929	2937,$_3$	156,$_2$	*100,$_0$*	2208,$_6$	245,$_7$	*100,$_0$*
1930	3029,$_4$	159,$_1$	*102,$_0$*	2066,$_4$	232,$_0$	*94,$_3$*
1931	2938,$_3$	150,$_7$	*96,$_6$*	1904,$_5$	222,$_7$	*90,$_5$*
1932	2776,$_4$	136,$_8$	*87,$_7$*	1562,$_7$	194,$_0$	*78,$_9$*
1933	2860,$_4$	135,$_2$	*86,$_7$*	1568,$_4$	189,$_0$	*76,$_8$*
1934	2840,$_4$	133,$_2$	*85,$_4$*	1678,$_6$	188,$_0$	*76,$_4$*
1935	2707,$_1$	126,$_3$	*81,$_0$*	1707,$_0$	176,$_7$	*71,$_8$*
1936	2642,$_0$	120,$_2$	*76,$_9$*	1435,$_3$	159,$_1$	*64,$_7$*

Dans le *service des voyageurs*, les prestations kilométriques (kilomètres-voyageurs) ont reculé de 10 % depuis 1929; quant aux recettes, elles ont fléchi dans une plus forte proportion, soit de 23,$_1$ %. La recette moyenne par kilomètre-voyageur est tombée de 5,$_{32}$ centimes en 1929 à 4,$_{55}$ centimes en 1936 (en 1935: 4,$_{67}$ centimes; en 1913: 3,$_{68}$ centimes). Si les recettes ont diminué dans une plus forte proportion que les prestations kilométriques, cela est dû essentiellement au fait que les parcours effectués ont été de moindre longueur et les tarifs abaissés.

Dans le *trafic des marchandises* (bagages, animaux et transports postaux compris), les recettes ont diminué de 86,$_6$ millions de francs, ou 35,$_3$%, depuis 1929. Alors que le nombre des kilomètres-tonnes avait légèrement augmenté pendant les trois exercices précédents, en raison surtout d'une certaine reprise du trafic de transit, il a de nouveau fortement baissé en 1936. Ce recul concerne aussi bien le trafic interne des marchandises que le trafic de transit, lequel a fléchi dans une mesure extraordinaire à la suite des sanctions économiques prises par la Société des Nations contre l'Italie. La recette moyenne par kilomètre-tonne a passé de 10,$_{35}$ centimes en 1935 à 11,$_{09}$ centimes en 1936 (en 1913, elle s'élevait à 8,$_{66}$ centimes). Contrairement à ce qu'on pourrait croire à première vue, cette augmentation ne provient pas d'un rendement supérieur du trafic suisse des marchandises, mais d'un recul relativement élevé des marchandises en transit, qui doivent être acheminées à des tarifs particulièrement réduits en raison de la concurrence des lignes étrangères.

La Direction générale signale dans son rapport que l'exode des marchandises au profit de la route va toujours croissant et qu'il n'y a guère de chances qu'il s'arrête dans un prochain avenir, puisqu'il faut s'attendre à une nouvelle réduction du prix des transports rou-

tiers. Nous aussi, nous sommes obligés de relever à nouveau le préjudice qui en résultera nécessairement pour les chemins de fer et l'économie nationale. Le public connaît et apprécie encore trop peu les tâches que les entreprises publiques de transport remplissent dans l'intérêt du pays. On admet comme allant de soi que le chemin de fer desserve d'une manière égale toutes les régions du pays, mais on ne se rend pas compte qu'il ferait de meilleures affaires s'il pouvait se borner à n'exécuter que les transports qui lui paraissent intéressants. Rares sont ceux qui se font une idée de l'importance que revêt *l'obligation de transporter* pour les finances des chemins de fer. Cette obligation les contraint à développer suffisamment leurs installations et à posséder assez de matériel pour pouvoir faire face sans difficultés aux pointes périodiques du trafic. Bien que ces installations ne soient entièrement utilisées qu'à certains moments, il faut les entretenir toute l'année, amortir leur coût et assurer le service des intérêts du capital qu'on y a consacré. Il en résulte des frais presque aussi élevés que si elles étaient utilisées en plein. Alors que l'automobile ne supporte pas de semblables charges, on lui permet de concurrencer librement les chemins de fer et de réduire sensiblement le degré d'utilisation de leurs installations si coûteuses. Certes, l'importance économique du système des tarifs ad valorem appliqué par les entreprises ferroviaires est généralement reconnue; néanmoins on se rend à peine compte que la concurrence effrénée de l'automobile oblige le chemin de fer à opérer des brèches toujours plus grandes dans ce système. Nous ne reviendrions pas toujours sur la nécessité de restreindre cette concurrence pour protéger les entreprises publiques de transport si nous n'étions pas persuadés que la compétition actuelle détruit des valeurs irremplaçables. Nous ne demandons nullement qu'on entrave le développement d'un nouveau moyen de transport au profit d'un moyen de transport plus ancien. Même l'automobile ne peut à la longue assumer des tâches publiques (c'est-à-dire conformer son exploitation aux exigences d'un horaire comportant un nombre minimum de courses, transporter obligatoirement tout ce qui se présente et accomplir toutes les autres obligations d'intérêt public imposées aujourd'hui aux chemins de fer) que si on lui accorde, contre les agissements de la concurrence privée, une protection équivalente à celle que demandent aujourd'hui les chemins de fer.

Afin de faire d'une façon plus claire et qui corresponde mieux au compte d'exploitation et aux comptes des entreprises accessoires le départ des dépenses pour le personnel et des frais de fournitures et de prestations diverses, des amortissements et des frais de capitaux, nous avons récapitulé ci-après les recettes et les dépenses totales en nous plaçant à un autre point de vue que dans le rapport de gestion du dernier exercice. Nous avons déterminé les recettes et dépenses totales effectives en laissant si possible de côté tous les articles qui ne constituent qu'une opération comptable entre le compte d'exploitation, ceux des entreprises accessoires et le compte de profits et pertes. De la sorte, il est possible de suivre l'évolution au cours des années des dépenses des chemins de fer fédéraux considérés comme un tout. En comparant avec d'autres entreprises, on ne doit cependant pas oublier que ce compte d'ensemble comprend des comptes de services très divers (services du chemin de fer, navigation, usines électriques, ateliers, etc.) et que les frais se décomposent de façon différente pour chacun d'eux.

Le *montant global des recettes* calculées d'après ce nouveau système (recettes de transport du chemin de fer proprement dit, du service de navigation et des funiculaires, livraisons des usines à des tiers, et prestations des ateliers pour des tiers, travaux à la charge des comptes de construction, recettes résultant de contrats d'affermage, de location ou de communauté, produit des valeurs et des créances et autres recettes) a atteint $305,_6$ millions en 1936 contre $328,_6$ millions en 1935. De son côté, le *montant global des dépenses* effectives s'est élevé à $373,_3$ millions en 1936 contre $387,_4$ millions en 1935.

Ce montant se répartit comme il suit entre les divers articles des comptes:

	1935		1936	
	en milliers de francs	%	en milliers de francs	%
I. Frais de personnel [1])				
1. Rémunérations				
a. Traitements, appointements, salaires, allocations sociales, gratifications pour ancienneté de service et traitements alloués à des survivants	152 780	*39,4*	140 577	*37,6*
b. Allocations supplémentaires, indemnités de voyage, uniformes, etc.	10 162	*2,6*	8 532	*2,3*
Total	162 942	*42,0*	149 109	*39,9*
2. Dépenses sociales				
a. Cotisations ordinaires à la caisse de pensions et de secours.	10 722	*2,8*	10 184	*2,7*
b. Cotisations extraordinaires à la caisse de pensions et de secours	22 192	*5,7*	22 675	*6,1*
c. Prestations à l'assurance-accidents [2]).	2 937	*0,8*	2 739	*0,7*
Total	35 851	*9,3*	35 598	*9,4*
Total des dépenses pour le personnel	198 793	*51,3*	184 707	*49,4*
II. Frais de fournitures et de prestations diverses. . .	34 623	*8,9*	32 302	*8,7*
III. Amortissements [3]).	26 653	*6,9*	26 389	*7,1*
IV. Frais de capitaux [3]).	120 320	*31,1*	122 690	*32,9*
V. Réserves [4])	6 979	*1,8*	7 201	*1,9*
Total	387 368	*100*	373 289	*100*

Les *frais de personnel* ont diminué tant par rapport aux chiffres de l'année passée que comparativement aux dépenses totales. Sous l'effet de la réduction des salaires due au IIe programme financier et de la diminution de l'effectif du personnel — 1192 agents de moins — la quote-part des traitements, appointements, salaires et allocations sociales fixes par rapport aux dépenses totales a fléchi de 39,4 % à 37,6 %. Il en va de même des allocations supplémentaires. Les prestations sociales de l'administration sont demeurées à peu près au niveau de l'année précédente; toutefois, leur pourcentage par rapport aux dépenses totales a quelque peu augmenté. Les dépenses globales pour le personnel ont pu être réduites de 14,1 millions en sorte qu'elles ne participent plus aux dépenses totales que pour 49,4 % au lieu de 51,3 %. Jusqu'à concurrence de 7,4 millions, cette réduction a été possible du fait de la diminution des salaires et allocations consécutive au IIe programme financier; le reste a pu être économisé grâce aux mesures prises par l'administration elle-même.

Alors que les frais de fournitures et de prestations diverses ont aussi pu être abaissés, les amortissements, les frais de capitaux et les réserves ont augmenté tant en nombre absolu que par rapport aux dépenses totales.

Groupées d'après le système précité, les dépenses totales de 1936 présentent les modifications suivantes comparativement à celles de 1913 et de 1920.

---

[1]) Sans le personnel des travaux.

[2]) Sans les prélèvements opérés pour le personnel sur le fonds de couverture des rentes-accidents, mais avec les versements faits à ce fonds (rentes-accidents capitalisées).

[3]) Cf. le tableau de la page 10 du rapport de gestion.

[4]) Amortissement légal, amortissement des usines électriques et versements au fonds d'assurance contre l'incendie et les accidents.

	1913		1920		1936	
	en milliers de francs	%	en milliers de francs	%	en milliers de francs	%
1. Frais de personnel						
a. Rémunérations	95 367	*43,0*	225 320	*49,9*	149 109	*39,9*
b. Dépenses sociales	8 318	*3,7*	[1]17 700	*3,9*	35 598	*9,5*
Total	103 685	*46,7*	243 020	*53,8*	184 707	*49,4*
2. Frais de fournitures et de prestations diverses	37 445	*16,9*	115 654	*25,6*	32 302	*8,7*
3. Amortissements	11 976	*5,4*	10 234	*2,3*	26 389	*7,1*
4. Frais de capitaux	60 278	*27,1*	79 643	*17,6*	122 690	*32,9*
5. Réserves	8 676	*3,9*	3 235	*0,7*	7 201	*1,9*
Dépenses totales	222 060	*100*	451 786	*100*	373 289	*100*

Les dépenses pour traitements, appointements, salaires et allocations supplémentaires ont fortement baissé depuis 1920; elles ne représentent plus que 39,9 % des dépenses totales, contre 49,9 % en 1920, et demeurent encore inférieures à celles de 1913, qui atteignaient 43 %. Le fait que les frais de fournitures et de prestations diverses ont reculé encore dans une plus forte mesure s'explique par le fléchissement des prix survenu depuis 1920 et par les mesures de rationalisation qui ont été prises, en particulier l'électrification. En revanche, toutes les autres dépenses sont en augmentation. Citons tout d'abord les frais de capitaux, qui se sont fortement accrus en raison des mesures précitées, des dépenses de construction et des déficits; les dépenses de prévoyance sociale du personnel ont surtout augmenté à cause des importantes contributions qu'il a fallu verser à la caisse de pensions et de secours. Les amortissements et les réserves ont aussi été presque doublés depuis 1920 et cependant les premiers n'atteignent toujours pas le chiffre qu'exigerait une saine gestion économique. Si les réserves de 1913 ont été supérieures, en chiffres absolus et relatifs, à celles de 1920 et de 1936, c'est qu'en 1913 l'amortissement du capital d'établissement devait encore se faire en 60 ans, tandis qu'à partir de 1920, le délai a été porté comme on le sait à 100 ans; l'annuité s'est ainsi trouvée réduite d'autant.

Malgré les facteurs défavorables que nous avons signalés, les dépenses totales ont pu être abaissées de 78,5 millions de francs de 1920 à 1936. L'effectif du personnel est tombé de 39 676 agents en moyenne pour 1920 à 28 642 en moyenne pour 1936, soit de 11 034 agents, ou 27 %. La Direction générale a récemment publié un rapport détaillé sur les mesures de rationalisation et d'économie qui ont permis cette diminution. Comme l'indique ce rapport, le nombre des services a été ramené de 52 à 22. Il a été supprimé 14 dépôts d'agents de trains et 4 dépôts de personnel des locomotives, 7 sections de la voie, 26 districts et 71 cantons. 11 services de grande vitesse ont été incorporés à ceux de petite vitesse. De plus, 3 ateliers principaux ont été fermés et les 6 autres ont été spécialisés dans des tâches bien déterminées.

La réduction du personnel a été considérablement facilitée par l'électrification, par l'introduction du frein continu pour trains de marchandises et par le remplacement, à plus de 200 passages à niveau, de la manœuvre sur place par la manœuvre à distance. 73 % des lignes sont aujourd'hui électrifiées, 85 % des trains sont remorqués par des locomotives électriques et 92 % des tonnes-kilométriques brutes sont transportées par des trains à traction électrique. L'exploitation électrique a donné jusqu'ici pleine et entière satisfaction. Elle permet d'économiser annuellement 10,6 millions de francs, ainsi que l'a fait constater un calcul comparatif opéré tout dernièrement sur la base d'un trafic de l'importance de celui de 1936. En plus de cela, elle offre de nombreux avantages et agréments qui ne peuvent être évalués numériquement. Depuis que la dévaluation a eu pour effet de renchérir le charbon de 40 % environ, il n'est plus possible de mettre en doute la valeur économique de l'électrification.

[1]) Avec les allocations de renchérissement aux pensionnés (4 377 000 fr.).

En 1936 également, il n'a pas été nécessaire d'emprunter de nouveaux capitaux pour couvrir les dépenses de construction. Le tableau ci-après donne un aperçu de l'évolution de ces dépenses et des disponibilités provenant d'amortissements industriels et financiers qui sont affectées à leur couverture.

	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
	en milliers de francs						
I. *Dépenses de construction:*							
1. Compte de construction [1]) . . .	74 382	88 502	66 927	38 240	29 514	18 692	18 781
2. Compte d'exploitation [2])	3 975	4 377	3 899	2 824	3 022	1 588	1 089
3. Fonds de renouvellement [3]). . .	12 320	11 934	9 799	9 150	8 413	6 860	7 795
Total des dépenses	90 677	104 813	80 625	50 214	40 949	27 140	27 665
II. *Disponibilités:*							
1. Vente ou réemploi de vieux matériaux.	267	138	142	109	120	164	146
2. Revenus d'exploitation [4])	3 975	4 377	3 899	2 824	3 022	1 588	1 089
3. Amortissements industriels et financiers [5]) . . .	32 743	32 110	33 993	33 386	34 022	34 795	36 911
Total des disponibilités	36 985	36 625	38 034	36 319	37 164	36 547	38 146
III. *Différence:*							
Excédent des dépenses de construction.	52 692	68 188	42 591	13 895	3 785		
Excédent des disponibilités						9 407	10 481

En même temps que notre rapport du 23 mars 1936 sur la réorganisation et l'assainissement des chemins de fer fédéraux, nous avons transmis au chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer un second projet de loi sur les chemins de fer fédéraux. Le 24 novembre 1936, vous avez publié un message à l'appui d'un projet de loi. Il est à souhaiter que l'œuvre de redressement financier et de réorganisation soit bientôt réalisée avec succès.

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

[1]) Dépenses de construction brutes (20 345 642 fr. en 1936) diminuées de la part de celles-ci à la charge de l'exploitation (1 564 112 fr. en 1936); cf. p. 58 du rapport de gestion.

[2]) Chapitre VI_1 des dépenses du compte d'exploitation, sans les dépenses de construction à la charge du fonds de renouvellement.

[3]) Dépenses de renouvellement de la voie de fer, des lignes de contact, des installations mécaniques et électriques des usines électriques, du mobilier et des ustensiles.

[4]) Dépenses de construction à la charge du compte d'exploitation, dépenses chapitre VI_1.

[5]) Sans les amortissements des stocks en magasin, ni des titres.

1. Les comptes de 1936 et le bilan au 31 décembre 1936 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1936 est approuvée.

3. Sur l'excédent des dépenses du compte de profits et pertes de 1936, se montant à 67 680 374 fr. 85, il est mis au 1er janvier 1937, comme les années précédentes, un intérêt de 4½% du déficit de guerre, soit 7 746 120 fr. 30, à la charge du compte du «déficit de guerre». Le reste, 59 934 254 fr. 55, et les soldes passifs de 1931, 1932, 1933, 1934 et 1935, qui ont atteint le 1er janvier 1936 la somme de 176 402 148 fr. 08, sont reportés à compte nouveau pour 236 336 402 fr. 63.

Nous tenons à exprimer à la Direction, aux fonctionnaires, employés et ouvriers, notre reconnaissance pour le zèle et le dévouement qu'ils ont montrés pendant le dernier exercice au service de notre entreprise.

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

Berne, le 30 avril 1937.

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

Le président,
Dr **H. Walther.**

Le secrétaire,
Dr **F. Hess.**