

Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1937)

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 1937

Autor: Walther, H. / Torche, F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676132>

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

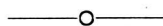
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.01.2026

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 1937.

(Du 2 mai 1938.)



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, nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport de gestion de la Direction générale et les comptes pour l'année 1937.

Notre commission de vérification a constaté que les comptes présentés concordent avec les écritures et, en particulier, que l'on a procédé aux amortissements prescrits. L'exactitude des écritures a, en outre, été établie par plusieurs pointages.

L'exercice se solde par un déficit de 14,6 millions de francs. Si l'on songe aux lourds déficits des cinq exercices précédents, le résultat de 1937 peut être considéré comme relativement favorable. Le déficit du compte de profits et pertes des chemins de fer fédéraux pour 1937 est de 53,2 millions de francs moins élevé que celui de 1936. Cette amélioration est due pour une grande part à l'augmentation des recettes, mais aussi en partie à la compression des dépenses, qui a pu être poursuivie au cours de l'exercice. Depuis 1929, les recettes de transport se sont développées de la manière suivante:

Millions de francs	
1929.	401,9
1930.	391,2
1931.	373,5
1932.	330,8
1933.	324,2
1934.	321,3
1935.	303,0
1936.	279,3
1937.	323,6

Les recettes de transport de 1937 se rapprochent de celles de 1933. Par rapport à 1936, l'augmentation est de 44,3 millions, ou 15,8 %. Tout réjouissant que soit ce progrès, il ne faut pas oublier que les recettes devraient encore s'accroître de 50 millions pour atteindre le niveau de 1931.

Les recettes de transport de 1937 traduisent l'état économique général du pays. Ainsi, la situation s'est sensiblement améliorée pour les branches de l'activité nationale intéressées à l'exportation et au tourisme; l'industrie des machines notamment peut être satisfaite des commandes qui lui ont été passées. Mais il y a lieu de ne pas perdre de vue qu'une reprise encore plus forte des affaires se heurte aux tendances à l'autarcie de divers pays, aux mesures de contingentement et de clearing ainsi qu'à l'incertitude de la situation politique. Les branches économiques travaillant pour le marché intérieur n'ont pu se remettre de la crise que dans une faible mesure, car, si les affaires se sont ranimées immédiatement après la dévaluation, on enregistre un nouveau fléchissement pour les derniers mois de 1937. Malgré les commandes plus fortes de la Confédération, des cantons et des communes, l'industrie du bâtiment souffre encore très sensiblement du chômage. D'abondantes récoltes ont fait que l'année 1937 aura été relativement bonne pour l'agriculture.

La reprise des exportations et du tourisme s'est naturellement traduite par un surcroît de trafic des Chemins de fer fédéraux à destination et en provenance de l'étranger. Le trafic de transit a, lui aussi, considérablement augmenté. C'est le trafic purement interne qui accuse l'accroissement le moins important. Les chiffres suivants donnent une idée de la marche du trafic et des recettes de transport des chemins de fer fédéraux au cours des neuf 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
1937	2859,2	133,0	85,1	2003,4	190,6	77,6

Pour ce qui est du service des voyageurs, les kilomètres-voyageurs, par rapport à 1936, ont augmenté de 8,2 %, et les recettes de 10,7 %. Le mouvement des étrangers ayant été plus fort, la moyenne de la recette par kilomètre-voyageur s'est élevée de 4,55 cts en 1936, à 4,65 cts en 1937.

En ce qui concerne le service des marchandises, le nombre des kilomètres-tonnes a augmenté de 40 %, mais les recettes de 19,7 % seulement. La forte réduction des taxes de transit (notamment pour les transports de charbon) a fait tomber la recette moyenne par kilomètre-tonne, de 11,09 cts en 1936, à 9,51 cts en 1937.

Si l'on ajoute aux recettes de transport susmentionnées les recettes accessoires, qui furent de 29,6 millions (1936: 26,5 millions), on constate que les recettes globales des chemins de fer fédéraux se sont chiffrées en 1937 par 353,2 millions de francs, contre 305,8 en 1936. Voici maintenant le tableau des dépenses pour l'ensemble de l'entreprise:

Les allocations supplémentaires du personnel roulant ont augmenté avec les parcours (prestations kilométriques); les uniformes aussi ont occasionné plus de dépenses. La garantie de l'intérêt assumée par l'administration pour les titres et les avoirs de la caisse de pensions et de secours a exigé des versements supplémentaires, qui sont une des causes de l'augmentation de 49,5 à 50 % de la part qu'ont les frais de personnel dans l'ensemble des dépenses des chemins de fer fédéraux.

La dévaluation du franc suisse a eu pour effet de renchérir sensiblement les matières et fournitures nécessaires aux chemins de fer fédéraux. Les frais de capitaux en revanche ont notablement diminué. En 1937, les chemins de fer fédéraux ont remboursé 365,5 millions de dettes consolidées. Les sommes nécessaires à cet effet ont été mises à la disposition des chemins de fer fédéraux par le département fédéral des finances, qui les a prélevées sur le produit d'emprunts de la Confédération. Le total des emprunts, qui était de 2913,4 millions à fin 1936, n'était plus que de 2693,3 millions de francs à fin 1937, ce qui fait une diminution de 220 millions. En revanche, la dette flottante contractée au département des finances a augmenté de 226 millions; elle se chiffrait au 31 décembre 1937 par 390 millions. C'est un montant relativement élevé; s'il n'est pas couvert par la Confédération à l'occasion de l'assainissement, il faudra songer à la consolidation d'une grande partie de cette dette flottante.

Les dépenses de construction des chemins de fer fédéraux sont mises à la charge du compte de construction, du compte d'exploitation et du fonds de renouvellement. Sont portées au compte du fonds de renouvellement les sommes qui concernent le renouvellement de la voie de fer, des lignes de contact, des installations mécaniques et électriques des usines et sous-stations, ainsi que du mobilier et des ustensiles.

En 1937, les dépenses de construction s'élevèrent au total à 29,2 millions de francs; elles sont inférieures à celles de 1936 de 1,5 million, dont 1 million concerne la superstructure, qui exigea de plus fortes dépenses du fait des plus nombreuses réfections de voie (75 km au lieu de 61 seulement en 1936) et du renchérissement du matériel. Pour couvrir les dépenses de construction, les chemins de fer fédéraux disposaient du produit des amortissements financiers et industriels, qui s'éleva à 38,7 millions.

Le tableau ci-après donne un aperçu de l'évolution de ces dépenses et des disponibilités affectées à leur couverture:

Année	Dépenses de construction				Disponibilités				Excédent des	
	Compte de construction ¹⁾	Compte d'exploitation ²⁾	Fonds de renouvellement ³⁾	Total des dépenses	Vente ou réemploi de vieux matériaux ⁴⁾	Revenus d'exploitation ⁵⁾	Amortissements industriels et financiers ⁶⁾	Total des disponibilités	dépenses de construction	disponibilités
en millions de francs										
1910	28,8	1,2	4,3	34,3	0,2	1,2	16,9	18,3	16,0	—
1913	52,0	1,7	6,0	59,7	0,2	1,7	25,4	27,3	32,4	—
1920	122,7	2,4	11,2	136,3	0,3	2,4	11,9	14,6	121,7	—
1925	99,9	3,0	7,1	110,0	1,8	3,0	25,8	30,6	79,4	—
1930	74,4	4,0	12,3	90,7	0,3	4,0	32,7	37,0	53,7	—
1931	88,5	4,4	11,9	104,8	0,1	4,4	32,1	36,6	68,2	—
1932	66,9	3,9	9,8	80,6	0,1	3,9	34,0	38,0	42,6	—
1933	38,2	2,8	9,2	50,2	0,1	2,8	33,4	36,3	13,9	—
1934	29,5	3,0	8,4	40,9	0,1	3,0	34,0	37,1	3,8	—
1935	18,7	1,6	6,9	27,2	0,2	1,6	34,8	36,6	—	9,4
1936	18,8	1,1	7,8	27,7	0,1	1,1	36,9	38,1	—	10,4
1937	19,4	0,9	8,9	29,2	—	0,9	37,8	38,7	—	9,5

¹⁾ Dépenses de construction brutes (20 807 979 fr. en 1937) diminuées de la part de celles-ci à la charge de l'exploitation (1 453 298 fr. en 1937); cf. p. 57 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⁾ Depuis 1937, le produit de la vente ou du réemploi de vieux matériaux provenant de véhicules démolis est porté non plus au crédit du compte de construction mais laissé aux ateliers (pour couvrir les frais de démolition).

⁵⁾ Part des recettes d'exploitation affectée à la couverture des dépenses de construction à la charge du compte d'exploitation.

⁶⁾ Sans les amortissements des stocks en magasin, ni des titres.

Dans notre rapport du 30 avril 1937, nous souhaitions que «l'œuvre de redressement financier et de réorganisation soit bientôt réalisée avec succès». Malgré l'amélioration sensible qu'accuse l'exercice de 1937, la nécessité d'un assainissement général, tel que le prévoit le projet de nouvelle loi des chemins de fer fédéraux pendant devant les Chambres, subsiste entièrement, d'autant plus que les recettes de l'année courante ont une tendance à diminuer. Différer la solution de ce problème ne ferait que rendre plus difficiles et plus pénibles les mesures qu'il faudra prendre tôt ou tard. Tout retard apporté à l'assainissement de la caisse de pensions et de secours aura aussi pour effet de contraindre l'entreprise comme le personnel à de plus lourds sacrifices encore. Aussi convient-il de former des vœux pour que la discussion du projet de loi soit promptement menée à son terme.

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

1. Les comptes de 1937 et le bilan au 31 décembre 1937 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.
2. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1937 est approuvée.
3. Sur l'excédent des dépenses du compte de profits et pertes de 1937 se montant à 14 556 777 fr. 94, il est mis au 1^{er} janvier 1938 un intérêt de 4 % du déficit de guerre, c'est-à-dire 7 195 285 fr., à la charge du compte du «déficit de guerre». Le reste, 7 361 492 fr. 94, et les soldes passifs de 1931, 1932, 1933, 1934, 1935 et 1936, qui ont atteint le 1^{er} janvier 1937 la somme de 236 336 402 fr. 63, sont reportés à compte nouveau pour 243 697 895 fr. 57.

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

Berne, le 2 mai 1938.

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

Le président,
Dr. H. Walther.

Pour le secrétaire,
F. Torche.