

**Zeitschrift:** Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1941)

**Artikel:** Rapport et propositions du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux présentée 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 1941

**Autor:** Béguin, E. / Torche, F.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676140>

### **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 1941.**

(Du 23 avril 1942.)

—○—

*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, nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport de gestion de la Direction générale et les comptes pour l'année 1941.

Notre commission de vérification a examiné les comptes comme le veut son règlement du 29 juin 1938; elle a constaté qu'ils concordaient avec les écritures et que les livres étaient bien tenus.

Le *compte de profits et pertes* de 1941 présente un solde actif de 18,5 millions de francs, le plus élevé qui ait été enregistré jusqu'ici. L'année précédente, l'excédent des recettes avait été de 13,4 millions de francs. Si, en 1940, l'amélioration du résultat financier provenait du trafic des marchandises, le nouvel accroissement du solde actif en 1941 est dû aux deux services, marchandises et voyageurs: En même temps que les recettes des marchandises augmentaient de 30,6 millions de francs, ou 12,3 %, les recettes des voyageurs progressaient de 25,4 millions de francs, ou 18,6 %. Mais, en raison de la hausse constante des prix et du versement d'allocations de renchérissement, les dépenses d'exploitation, elles aussi, se sont accrues de 21,8 millions de francs, ou 9,2 %. Le coefficient d'exploitation, c'est-à-dire le pourcent des dépenses d'exploitation par rapport aux recettes, est, pour 1941, de 57,3. C'est le coefficient le plus bas qui ait jamais été obtenu. Aussi bien absolument qu'en pourcent, les dépenses globales de l'entreprise ont augmenté dans une mesure notablement plus forte que les dépenses d'exploitation; elles marquent, en effet, un accroissement de 57,6 millions de francs, ou 13,9 %, dû au complément d'amortissement de 20 millions de francs opéré en prévision de la réorganisation du régime des amortissements ordinaires, et à la constitution d'une réserve de 14 millions de francs en vue principalement des travaux de remplacement ajournés du fait des difficultés croissantes d'approvisionnement; cette réserve nouvellement constituée apparaît ci-dessous, au tableau des catégories de dépenses, dans l'augmentation du montant des frais de fournitures et de prestations diverses.

Pour prévenir tout malentendu sur la situation des Chemins de fer fédéraux, relevons une fois de plus que l'exercice de 1941 a été nettement caractérisé par le trafic de guerre. Or, aucun des trois éléments constitutifs du trafic de guerre n'a un caractère durable. La paralysie du trafic automobile, le développement des transports militaires, et probablement même du trafic des marchandises en transit, encore extrêmement élevé en 1941, sont sans doute des phénomènes transitoires. Rappelons en outre que l'économie suisse a été extrêmement active en 1941, ce que traduisent notamment la résorption presque complète du chômage et l'intensification des transports à l'intérieur du pays. C'est, en effet, plus encore à ceux-ci qu'au trafic de transit que, malgré la grave diminution des importations et des exportations par rapport aux chiffres d'avant-guerre, les recettes du trafic des marchandises doivent d'avoir enregistré la forte augmentation dont nous avons parlé plus haut. L'accroissement du trafic interne explique également celui des recettes du service des voyageurs, lequel est d'autant plus remarquable que le mouvement des étrangers et le transport des voyageurs en transit, tous deux si fructueux, ont presque complètement cessé.

Nous avons relevé que l'exercice de 1941 a été un exercice exceptionnel, en raison du trafic de guerre. Mais ce n'est pas tout. Il faut y ajouter l'incertitude qui caractérise l'époque actuelle. Nul, en effet, ne peut prédire l'évolution de notre économie. Comme chacun sait, le manque de matières premières risque de provoquer une crise économique. En ce cas, les demandes de transporter iront en diminuant. Signalons à ce propos que les trois premiers mois de 1942 accusent un recul notable des recettes du trafic des marchandises. Les restrictions d'horaire imposées par la nécessité de ménager l'appareil des transports et les approvisionnements, peuvent entraîner une nouvelle réduction des recettes. Rappelons ici que les parcours réguliers des trains de voyageurs ont jusqu'ici été réduits d'environ 20 %, et de nombreux trains spéciaux supprimés, deux mesures qui auraient affecté bien autrement le public si, par un effort de plusieurs années, les Chemins de fer fédéraux n'avaient pas auparavant porté l'horaire à un haut degré de perfection. Si les recettes de transport vont en diminuant, les dépenses d'exploitation, en revanche, sont à la veille d'augmenter, en raison principalement de la complète suppression, dès 1942, de la réduction des traitements et salaires du personnel de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux, du versement d'allocations de renchérissement aux bénéficiaires de rentes, ainsi que, tout naturellement, de la hausse ininterrompue des prix. Etant donnés ces divers faits, il est probable que 1941 aura marqué le point culminant de la situation avantageuse des Chemins de fer fédéraux pendant la guerre. La plus élémentaire prudence exigeait donc de nouveau l'inscription dans le budget pour 1942 d'un important déficit du compte de profits et pertes (51 millions de francs). L'exposé ci-dessus montre en suffisance que le problème toujours pendant de *l'assainissement des Chemins de fer fédéraux* devrait être enfin réglé. Nous reviendrons sur ce point à la fin du présent rapport.

Après ces considérations sur la situation générale des Chemins de fer fédéraux, revenons aux résultats de 1941. Depuis l'année record 1929, les *recettes totales d'exploitation* (recettes de transport et recettes diverses) ont atteint les montants suivants:

	millions de francs
1929 . . . . .	412,2 = 100,0 %
1930 . . . . .	401,1 = 97,3 %
1931 . . . . .	384,6 = 93,3 %
1932 . . . . .	341,7 = 82,9 %
1933 . . . . .	335,2 = 81,3 %
1934 . . . . .	332,4 = 80,6 %
1935 . . . . .	314,0 = 76,2 %
1936 . . . . .	290,5 = 70,5 %
1937 . . . . .	336,0 = 81,5 %
1938 . . . . .	320,4 = 77,7 %
1939 . . . . .	361,2 = 87,6 %
1940 . . . . .	397,8 = 96,5 %
1941 . . . . .	455,0 = 110,4 %

L'évolution du *trafic* (voyageurs et marchandises), ainsi que des *recettes* en résultant, ressort du tableau ci-après, qui part également de l'année 1929:

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
1938	2866,7	131,9	84,4	1585,2	175,7	71,5
1939	3119,1	133,6	85,5	1978,5	214,2	87,2
1940	3159,0	136,2	87,2	2903,4	247,8	100,9
1941	3816,0	161,6	103,5	3520,2	278,4	113,3

Ce tableau montre que les *recettes du service des voyageurs* ont elles-mêmes dépassé le chiffre le plus élevé atteint jusqu'ici, en 1930. Les *recettes du trafic des marchandises* ont sensiblement excédé le chiffre record de 1940.

Ces recettes extraordinaires procèdent de transports eux aussi extraordinaires. Le nombre des *kilomètres-voyageurs* est de 33,1 % supérieur à celui de 1938, dernière année entière de paix, et de 44,4 % plus élevé qu'en 1936, année où la crise atteignit son maximum d'intensité. L'accroissement des transports apparaît un peu moins marqué dans le *nombre des voyageurs*; les Chemins de fer fédéraux ont, en effet, transporté 26,6 % de personnes de plus qu'en 1938 et 34,1 % de plus qu'en 1936. Le tableau ci-dessus indique, dans les recettes du service des voyageurs, une amélioration de 30 millions sur 1938 et de 40 millions sur 1936. Il serait erroné de croire que ces deux chiffres représentent dans leur totalité l'apport du trafic nouveau dû à la guerre, c'est-à-dire, principalement, les transports de soldats et les transports de voyageurs regagnés sur l'automobile. Il ne faut pas oublier, en effet, que l'exercice de 1941, contrairement aux années d'avant-guerre, n'a pratiquement bénéficié d'aucun mouvement de

touristes étrangers, ni de transports internationaux de voyageurs en transit. Or, ces deux trafics procuraient aux Chemins de fer fédéraux, avant la guerre, une rentrée annuelle de 30 millions de francs environ. Par conséquent, l'amélioration de recettes due au nouveau trafic de guerre, doit être évaluée à 60 millions de francs au bas mot. Ce chiffre témoigne éloquemment de l'importance des transports militaires et des conséquences de la concurrence automobile d'avant-guerre, même en service des voyageurs.

L'augmentation de trafic fut plus sensible encore pour le service des marchandises. Le nombre des *kilomètres-tonnes* fut supérieur de 122,1 % au chiffre de 1938 et de 145,2 % à celui de 1936. L'amélioration apparaît moins forte (+ 68,1 % et + 82,1 %), calculée sur les *tonnes transportées*, car, ici, les longs parcours qui caractérisent le trafic de transit n'avantagent pas les chiffres comme pour les kilomètres-tonnes.

En gros, le trafic des Chemins de fer fédéraux a doublé depuis la guerre. Que les chemins de fer puissent faire face à une intensification de trafic d'une telle ampleur, avec les mêmes appareils et installations, presque les mêmes moyens d'exploitation (locomotives, matériel roulant, etc.) et un personnel relativement peu renforcé, voilà un phénomène extrêmement remarquable dans le domaine des transports. C'est — à côté de la traction électrique — à cette faculté des chemins de fer d'accroître leur capacité dans des proportions extraordinaires, que le pays doit d'avoir échappé ces années-ci à une crise générale des transports. Mais, derrière la technique et toutes ses possibilités, il y a l'homme, et l'effort considérable que les cheminots suisses ont fourni en 1941 au service de notre défense économique et militaire. Leur belle tenue montre que, dans l'exploitation de guerre, les cheminots, non seulement juridiquement, mais aussi en fait, peuvent être mis sur le même pied que les soldats de l'armée.

La recette moyenne par voyageur et par kilomètre a baissé, entre 1940 et 1941, de 4,31 à 4,23 ct. La cause en est que, aux militaires voyageant à demi-taxe, dont le nombre au reste a légèrement diminué, sont venus se joindre — en cette année du 650<sup>e</sup> anniversaire de la Confédération — d'autres voyageurs bénéficiant de réductions spéciales, sans compter que le nombre des personnes voyageant avec des abonnements généraux, de parcours et de vacances, a augmenté de surprenante façon.

La recette moyenne par kilomètre-tonne a fléchi, comme en 1940 déjà, et n'est plus que de 7,91 ct. (8,53 ct. en 1940). Les transports militaires n'ayant pas non plus atteint tout à fait le niveau de l'année précédente, le recul de la moyenne ne peut provenir que de l'accroissement relatif du trafic de transit, qui se fait à bas prix.

Ainsi que nous l'avons fait dans les rapports antérieurs, nous vous donnons ci-après un aperçu des recettes et dépenses totales des Chemins de fer fédéraux et de leurs entreprises auxiliaires.

Le *total des recettes*, en augmentation de 57,6 millions sur 1940, s'est monté à 470,8 millions de francs. Comme, dans le tableau ci-dessous, le solde actif de 1941 est inclus dans le chiffre des amortissements extraordinaires et que, par conséquent, il figure au total des dépenses, recettes totales et dépenses totales s'équilibrent. Les recettes totales moins les recettes de transport nous donnent les recettes accessoires, qui furent de 30,8 millions de francs, ce qui fait 1,6 million de francs de plus qu'en 1940.

Le tableau ci-après indique l'emploi qui a été fait des recettes de 1940 et de 1941:



été créée, sur de nouvelles bases. Il convient toutefois d'insister sur le fait que la réglementation en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1941 ne conduit pas à un assainissement de la caisse de pensions et de secours, vu que le déficit technique encore existant, c'est-à-dire qui n'a pas été repris par le personnel, n'est l'objet d'aucun amortissement; ce déficit a, au contraire, augmenté au cours de l'exercice, et la nouvelle caisse créée accuse déjà un faible découvert initial. Le grave problème de l'assainissement de la caisse de pensions et de secours des Chemins de fer fédéraux reste donc posé dans toute son acuité.

Du montant de la contribution de l'administration à la *caisse de compensation de salaires*, les agents faisant du service militaire actif ont reçu en retour, en 1941, 0,7 million de francs, contre 0,6 million en 1940.

Les *frais de fournitures et de prestations diverses*, qui s'étaient accrus de 12,6 millions de francs de 1939 à 1940, ont augmenté de 27,0 millions de francs de 1940 à 1941. Il est vrai que, pour 1941, ces frais comprennent la réserve de 14 millions de francs destinée à assurer les travaux de remplacement différés.

Tandis que les *frais de capitaux* se distinguent par une remarquable stabilité, les *amortissements et réserves* enregistrent une hausse de 19,0 millions de francs. Au sujet des frais de capitaux, il y a lieu de faire remarquer que, par suite des mesures de consolidation, la dette courante, qui avait atteint son point culminant en 1939, avec 561,4 millions de francs, a été en 1941 de 355,4 millions. De 1940 à 1941, elle a, il est vrai, de nouveau augmenté de 27,8 millions. Il faudra songer à convertir au moins une bonne partie de la dette courante, en emprunts à long terme. Le détail des amortissements, au montant de 71,2 millions, est commenté à page 6 du rapport de la Direction générale. Les 9,5 millions de francs de réserves représentent principalement l'amortissement financier légal.

---

Le bilan de 1941 des Chemins de fer fédéraux prouve avec toute la netteté désirable qu'un *assainissement financier* de l'entreprise est devenu urgent. Les non-valeurs spécifiées au bilan s'élèvent à 614,8 millions de francs (soldes passifs, déficits de guerre 1914—1922, frais d'émission et de conversion d'emprunts, excédent du prix de rachat sur le capital d'établissement). A ce surendettement spécifié viennent s'ajouter les non-valeurs non spécifiées, d'un montant d'environ 595 millions (insuffisances d'amortissements et apuration du compte de construction). Le total des non-valeurs se chiffre donc par 1,2 milliard. Les Chemins de fer fédéraux doivent en premier lieu être déchargés de ce montant s'ils veulent retrouver une base solide.

Mais cette somme de 1,2 milliard ne comprend aucun capital de dotation. Or, un tel capital, de 300 à 500 millions de francs, est nécessaire si nous voulons doter l'entreprise de l'élasticité financière dont elle a besoin, et aussi pour que l'assainissement envisagé soit tel que les rendements futurs suffisent au service de la dette. De même, le déficit technique de la caisse de pensions et de secours, qu'il faut évaluer à 590 millions de francs, ne figure pas dans la somme des non-valeurs (le déficit technique doit être pris en charge principalement par la Confédération et les Chemins de fer fédéraux).

Le Conseil d'administration déclare que l'assainissement des Chemins de fer fédéraux est une nécessité. Différer cette mesure serait une erreur. L'amélioration survenue au cours des derniers exercices est due à la guerre et ne peut être que passagère. Elle ne diminue en rien l'urgence de l'assainissement.

Les travaux préparatoires en vue de l'assainissement (calcul des non-valeurs spécifiées au bilan, réforme des amortissements, calcul des insuffisances d'amortissements, etc.) sont achevés pour l'essentiel. Seule reste à régler la question de la caisse de pensions et de secours. Un premier pas dans ce sens a été fait par l'arrêté du Conseil fédéral du 30 mai 1941 réglant

provisoirement les conditions de rétribution et d'assurance du personnel fédéral, dont l'application doit, dans la mesure du possible, empêcher d'autres déficits. Il est question de renvoyer l'assainissement définitif de la caisse de pensions et de secours à fin 1945. Mais ce serait une erreur de laisser le problème capital de l'assainissement financier des Chemins de fer fédéraux sans solution jusqu'à ce que la question secondaire de la caisse de pensions et de secours soit elle-même réglée définitivement.

Aussi le Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux compte-t-il fermement que les autorités compétentes vont sans tarder prendre sérieusement en mains l'assainissement de l'entreprise. Mais, pour cela, il faut que la discussion devant les Chambres de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux du 24 novembre 1936, soit poursuivie et menée à chef en 1942.

---

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

1. Les comptes de 1941 et le bilan au 31 décembre 1941 de l'administration des Chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. La gestion de l'administration des Chemins de fer fédéraux en 1941 est approuvée.

3. L'excédent des recettes du compte de profits et pertes de 1941, se montant à 18 465 804 fr. 32, est consacré à combler l'insuffisance d'amortissements antérieurs sur le capital d'établissement.

4. Au 1<sup>er</sup> janvier 1942, un intérêt de 4 %, c'est-à-dire 8 417 465 fr. 83, est mis à la charge du déficit de guerre.

---

Nous tenons à exprimer à la Direction, aux fonctionnaires, employés et ouvriers, qui ont eu à accomplir en 1941 une tâche particulièrement lourde et importante, notre reconnaissance pour le zèle et le dévouement qu'ils ont montrés au service de notre entreprise.

Nous saisissons cette occasion pour vous renouveler, Monsieur le président de la Confédération et Messieurs les conseillers fédéraux, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 23 avril 1942.

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

*Le président,*  
**E. Béguin.**

*Le secrétaire,*  
**F. Torche.**