

Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1929)

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 1929
Autor: Keller, G. / Cottier
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676104>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

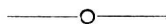
Terms of use

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.06.2025

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 1929.
(Du 30 avril 1930.)



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 1929.

Notre commission de vérification a constaté que les comptes présentés concordent avec les écritures. Ainsi que l'ont démontré plusieurs pointages, les inscriptions et mises en charge sont conformes aux prescriptions établies par les autorités relativement à la comptabilité des chemins de fer fédéraux.

Le rapport de la Direction générale sur la *situation générale et les résultats financiers* ne donne lieu, de notre part, à aucune observation particulière. Très réjouissante est la progression du nombre des voyageurs, qui s'est manifestée, au cours des six dernières années, avec une étonnante régularité. L'avenir nous dira jusqu'à quel point elle peut encore s'accroître, alors que le nombre des voitures automobiles s'accroît, lui aussi, constamment en Suisse. En tout cas, le fléchissement du mouvement des voyageurs qui se produit dans d'autres pays où l'automobile est encore plus en usage que chez nous, doit nous servir d'avertissement, car il nous permet d'admettre qu'un phénomène semblable n'est pas impossible en Suisse. La situation est analogue en ce qui concerne le trafic des marchandises, qui, en quatre ans, s'est accru d'année en année, malgré l'augmentation de 61 % du nombre des camions automobiles. Chez nous, le danger de voir le trafic passer du chemin de fer à la route est encore plus grand qu'ailleurs, parce que les distances de transport, sensiblement plus courtes, opposent tout naturellement un moindre obstacle à la concurrence de l'automobile.

Le développement des *recettes de transport* a suivi, au cours des trois dernières années, la marche que voici:

1927	1928	1929
fr. 369 997 728	fr. 391 663 962	fr. 401 945 252

Pendant la même période, les *dépenses d'exploitation* proprement dites ont atteint les sommes suivantes:

1927	1928	1929
fr. 267 050 534	fr. 268 560 075	fr. 280 382 031

Le *coefficient d'exploitation*, calculé, pour faciliter la comparaison, sur la même base qu'avant la guerre, s'est légèrement aggravé par rapport à celui de 1928, car il est monté de 69,₀₈ à 70,₂. L'exercice écoulé se présente cependant encore sous un jour plus favorable que celui de 1927, qui avait donné un coefficient de 72,₄₉. Ces chiffres continuent à dépasser ceux des années d'avant-guerre 1913 (66,₉₄), 1912 (66,₇₆) et 1911 (64,₂₆).

Sur les dépenses d'exploitation proprement dites, au montant de fr. 280 382 031, une part de fr. 210 744 613, soit 75,₁₆% (77,₄₄% en 1928), concerne le personnel. Dans cette somme sont compris les frais de personnel pour l'entretien et le renouvellement de la voie et du matériel roulant, ainsi que pour la production d'énergie, frais qui figurent dans les comptes comme dépenses dites de matériel. Si l'on prend aussi en considération celles du compte de profits et pertes, on constate que les dépenses des années 1928 et 1929 se répartissent comme il suit entre les principaux chapitres:

	1928		1929	
	fr.	%	fr.	%
1. Traitements, salaires, allocations de résidence, etc., uniformes, allocations supplémentaires, indemnités de voyage, etc. du personnel:				
a. Personnel de l'administration et de l'exploitation	145 719 942	35, ₆₀	148 780 318	35, ₃₆
b. Personnel des services auxiliaires et des entreprises accessoires (entretien de la voie, ateliers, usines, etc.)	40 406 589	9, ₈₇	38 974 839	9, ₂₆
c. Assurance-maladie, invalidité, vieillesse et accidents.	30 716 059	7, ₅₁	31 522 397	7, ₄₉
d. Gratifications d'ancienneté et traitements alloués à des survivants.	724 322	0, ₁₈	781 118	0, ₁₉
Total des dépenses pour le personnel (personnel des travaux non compris)	217 566 912	53, ₁₆	220 058 672	52, ₃₀
2. Dépenses dites matérielles du compte d'exploitation.	57 432 330	14, ₀₃	66 045 615	15, ₇₀
3. Charge nette d'intérêts, du compte de profits et pertes	99 663 599	24, ₃₅	99 055 899	23, ₅₄
4. Amortissements et versements supplémentaires aux fonds spéciaux (y compris l'amortissement du déficit de guerre)	34 606 246	8, ₄₆	35 591 027*)	8, ₄₆
Total	409 269 087	100, ₀₀	420 751 213	100, ₀₀

La façon dont les dépenses se répartissent sur les chapitres les plus importants apparaît encore plus clairement, si l'on recherche combien il a fallu de journées de recettes pour assurer la couverture des divers postes de dépenses.

Sur les 365 *journées de recettes*, les divers chapitres de dépenses ont absorbé:

1. Dépenses pour traitements, salaires, allocations de résidence, allocations pour enfants, allocations supplémentaires, indemnités pour service de nuit, indemnités de voyage, uni-

*) L'amortissement extraordinaire du déficit de guerre, rendu possible, dans le compte de 1929, par le remboursement de fr. 35 000 000 de la Confédération, n'est pas compris dans cette somme.

	1928		1929	
	Fr.	Journées	Fr.	Journées
formes, gratifications d'ancienneté (sans le personnel des travaux).	186 850 853	167	188 536 275	164
2. Dépenses pour versements aux caisses de pensions, de secours et des malades et pour l'assurance-accidents	30 716 059	27	31 522 397	27
3. Dépenses totales pour le personnel (non compris celui des travaux).	217 566 912	194	220 058 672	191
4. Dépenses dites matérielles du compte d'exploitation.	57 432 330	41	66 045 615	47
5. Dépenses pour la charge nette d'intérêts du compte de profits et pertes, déduction faite des intérêts des capitaux des usines électriques	99 663 599	99	99 055 899	96
6. Dépenses pour tous amortissements, versements supplémentaires aux fonds spéciaux, et dépenses diverses du compte de profits et pertes (y compris l'amortissement du déficit de guerre)	34 606 246	31	35 591 027	31
Total	409 269 087	365	420 751 213	365

Les tableaux graphiques que l'on trouve, pour la première fois sous cette forme, à la fin des comptes annuels, donnent un très précieux aperçu de la *marche suivie pendant les dix dernières années par les frais de personnel, les dépenses matérielles, les charges de capitaux et les dépenses diverses*. Du tableau 1, relatif aux frais de personnel, il ressort qu'au cours des sept dernières années, c'est-à-dire depuis la réduction des allocations de renchérissement dites allocations de base, les traitements et salaires proprement dits sont demeurés assez constants, bien que l'effectif du personnel d'exploitation ait diminué d'un millier d'hommes pendant la même période. De 1924 à 1927, les conséquences financières de la réduction du personnel n'ont pas été très sensibles, parce que l'accroissement de l'âge de celui-ci et la progression de la moyenne des traitements qui en est résultée ont de nouveau entraîné un surcroît de dépenses. En 1928, la forte diminution des effectifs, de quelque 600 unités, n'a pas produit tous ses effets, à cause des nouvelles dépenses supplémentaires auxquelles a donné lieu l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les traitements. Dans les colonnes relatives aux dépenses pour uniformes et aux diverses dépenses matérielles, on discerne clairement la baisse graduelle des prix des matières. L'augmentation exceptionnellement forte des dépenses pour l'assurance-vieillesse et invalidité et l'assurance des survivants est une conséquence des mesures d'assainissement qu'il a fallu prendre pour réduire convenablement le déficit technique de la caisse de pensions et de secours. On n'ignore pas que l'équilibre de cette caisse a été rompu parce que les pensions d'avant-guerre ont dû être adaptées au renchérissement de l'existence, parce que, en outre, à l'instar de ce qui s'était fait dans l'administration fédérale, les ouvriers ont dû être admis, sans couverture suffisante, dans la caisse de pensions, et enfin, parce que les allocations de renchérissement ont dû être comprises, sans rappels de primes, dans la somme assurée. Particulièrement intéressantes sont les comparaisons des dépenses diverses avec les prestations d'exploitation, exprimées en tonnes kilométriques brutes. *Les frais de personnel, aussi bien que le chiffre total des dépenses, fournissent la preuve que la dépense par unité de prestation a pu être constamment réduite pendant les dix dernières années*. C'est dans ces chiffres qu'apparaît le plus nettement le succès de la rationalisation de l'exploitation des chemins de fer fédéraux.

L'évolution, au cours des dernières années, de la *charge nette d'intérêts*, principal poste du compte de profits et pertes, se présente de la manière que voici:

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

L'amortissement des frais des opérations financières n'est pas compris dans ces sommes. On peut constater avec satisfaction qu'après avoir constamment augmenté depuis 1921, surtout à cause de l'électrification, les charges de capitaux ont atteint leur point culminant en 1928. Il y a lieu d'espérer que, grâce à la conversion, à un taux d'intérêt moindre, des emprunts contractés à des conditions onéreuses, la charge des intérêts diminuera encore dans un proche avenir.

Nous nous déclarons d'accord de répartir le *solde actif du compte de profits et pertes*, de fr. 20 939 165, comme le propose la Direction générale. Nous nous rallions aussi à l'observation de celle-ci, page 5 de son rapport, disant qu'un excédent de 21 millions de francs en nombre rond ne saurait nullement être considéré comme élevé, si l'on songe au déficit de guerre de quelque 155 millions de francs qui reste à amortir (après déduction des 35 millions remboursés par la Confédération), ainsi qu'au plan d'amortissement, même fortement allégé. Ce serait une erreur, en particulier, que de tirer du résultat du dernier exercice la conclusion que le moment est venu d'opérer une plus ample réduction générale des taxes et que les chemins de fer fédéraux pourraient supporter une nouvelle perte de recettes. Les organes qui ont à pourvoir, sous leur responsabilité, à l'assainissement de la situation financière des chemins de fer fédéraux se verraient malheureusement contraints, dans les circonstances présentes, de faire front contre de semblables opinions, qui ont, d'ailleurs, déjà pris corps dans des requêtes de groupements économiques. Leur conviction, sur ce point, est encore renforcée par les résultats du premier trimestre de 1930, qui ne sont pas particulièrement favorables. Il est vrai que le nombre des voyageurs et le tonnage des marchandises ont de nouveau quelque peu augmenté, mais, par suite de l'accroissement des parcours et de l'avancement des travaux d'entretien, rendu possible par le temps favorable, les dépenses d'exploitation ont aussi atteint 3,8 millions de francs de plus que pendant la période correspondante de l'année dernière. Il faut aussi considérer qu'au point de vue des résultats annuels les effets de la réduction de taxes opérée le 1^{er} août 1929 ne se feront pleinement sentir qu'en 1930. L'Assemblée fédérale s'étant ralliée au point de vue du Conseil fédéral, d'après lequel il n'est pas possible de prélever sur les ressources générales de la Confédération plus de 35 millions de francs pour dédommager les chemins de fer fédéraux des prestations et charges extraordinaires qui leur ont été imposées pendant et après la guerre, il ne reste qu'à amortir peu à peu le solde du déficit de guerre au moyen des recettes ordinaires de transport.

On constate, d'ailleurs, que les recettes par unité de trafic, et, partant, les prix que paient les usagers du chemin de fer pour les services que celui-ci leur rend, ont de nouveau diminué. La *recette par kilomètre-voyageur* représente, en effet:

	1903	1913	1921	1925	1928	1929
Ct.	4,18	3,68	6,77	5,86	5,50	5,32
En %	100	88,0	162,0	140,2	131,6	127,3

Par suite de la réduction des taxes opérée le 1^{er} août 1929, la *recette par tonne kilométrique de marchandises* a fléchi dans une mesure très appréciable:

	1903	1913	1921	1925	1928	1929
Ct.	8,29	7,9	20,40	11,70	10,78	10,37
En %	100	96,4	246,1	141,1	130,0	125,1

Il ressort nettement de ces chiffres, que, dans l'ensemble et en moyenne, par leurs prix actuels de transport les chemins de fer fédéraux ne grèvent pas même leurs clients et l'économie nationale dans la mesure de l'index général du renchérissement.

Les motifs invoqués par la Direction générale, dans son rapport, à l'appui du *budget complémentaire de construction*, sont parfaitement fondés. L'extension donnée à l'horaire ces dernières années oblige à accroître plus rapidement le parc du matériel roulant, même s'il vient à se produire temporairement un temps d'arrêt dans la progression du nombre des voyageurs et du tonnage des marchandises.

Nous ne voudrions pas clore le présent rapport sans rendre un hommage mérité au travail accompli l'année dernière par la Direction et le personnel, pour le bien de l'entreprise et de l'économie nationale suisse. Nous ne doutons pas de voir se maintenir dans les années futures l'esprit d'initiative, l'ardeur au travail et l'infatigable volonté d'améliorer la situation générale des chemins de fer fédéraux, qui ont nettement caractérisé les derniers exercices.

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

propositions

suivantes:

1. Les comptes de 1929 et le bilan au 31 décembre 1929 des chemins de fer fédéraux sont approuvés.
2. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux, en 1929, est approuvée.
3. Les amortissements et versements extraordinaires, ainsi que le report du solde de l'excédent de recettes du compte de profits et pertes pour 1929, soit fr. 15 034 164. 70, au compte des «Dépenses à amortir» pour servir à l'amortissement du déficit de guerre, sont approuvés, de sorte que les recettes et les dépenses du compte de profits et pertes de 1929 se balancent.
4. Le budget complémentaire de construction pour 1930, prévoyant une dépense de fr. 14 577 700 est approuvé.

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

Berne, le 30 avril 1930.

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

Le président,

Dr G. Keller.

Le secrétaire,

Dr Cottier.