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

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1934)

Artikel: Rapport et propositions de 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 1934

Autor: Walther, H. / Cottier

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-675968

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: 15.07.2025

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

Direction générale C.F.F.
BIBLIOTHÈQUE

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 1934.

(Du 6 mai 1935.)

———o———

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 1934.

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 des chemins de fer fédéraux se solde, pour l'année 1934, par un déficit de 42 969 107 francs. Depuis trois ans, c'est là le troisième excédent de dépenses de plus de 40 millions de francs que nous ayons à enregistrer. Il suffit de considérer les chiffres des transports et des recettes de trafic que nous reproduisons ci-après, pour se rendre compte que la marche inquiétante des finances des chemins de fer fédéraux est due aux bouleversements qui se sont produits dans le domaine des transports et à la situation économique générale:

Année	Service des voyageurs		Service des marchandises		Total des recettes de transport
	km-voyageurs	Recettes	km-tonnes	Recettes	
	Millions	Millions de fr.	Millions	Millions de fr.	Millions de fr.
1929	2937,3	156,2	2208,6	245,7	401,9
1930	3029,4	159,1	2066,4	232,0	391,2
1931	2938,3	150,7	1904,5	222,7	373,5
1932	2776,4	136,8	1562,7	194,0	330,8
1933	2860,4	135,2	1568,4	189,0	324,2
1934	2840,4	133,2	1678,6	188,0	321,2

Dans le service des voyageurs, les recettes sont tombées de 156,$_2$ millions de francs en 1929 à 133,$_2$ millions en 1934, diminuant ainsi de 14,$_7$ %. La diminution des prestations de transport est moins marquée, les kilomètres-voyageurs ayant baissé de 3,$_3$ % seulement (2937 millions en 1929, 2840 millions en 1934). Tandis que les chemins de fer fédéraux réalisaient encore une recette de 5,$_{32}$ ct. par kilomètre-voyageur en 1929, cette recette n'est plus que de 4,$_{69}$ ct. en 1934. Si le recul des recettes est beaucoup plus accentué que celui des transports, c'est parce que la baisse a touché surtout le trafic soumis aux taxes normales; en outre, les tarifs ont encore été abaissés ces années dernières et le bénéfice des réductions spéciales concédé à un plus grand nombre de catégories de personnes.

Au regard de l'année 1933, le produit du service des voyageurs en 1934 a diminué de 2 millions de francs, ou de 1,$_5$ %. Ce nouveau fléchissement dans le service des voyageurs est dû sans doute, d'une part, au faible trafic d'été, qui a souffert du mauvais temps et, d'autre part, à la concurrence toujours croissante de l'automobile et à la crise.

La situation économique a influé beaucoup plus fortement encore sur le service des marchandises que sur le service des voyageurs. Le transport des bagages, des animaux et des marchandises a produit en 1934 188 millions de francs, c'est-à-dire 57,$_7$ millions ou 23,$_5$ % de moins qu'en 1929, année des plus fortes recettes-marchandises. Les transports ont diminué dans la même proportion que les recettes, soit de 24 %, puisqu'ils sont tombés de 2209 millions de kilomètres-tonnes en 1929 à 1679 millions en 1934. Comparés à ceux de 1933, les transports en kilomètres-tonnes de l'année 1934 ont crû dans une mesure appréciable: l'augmentation a été de 7 %. Les quantités transportées ont aussi augmenté quelque peu, passant de 14,$_5$ à 14,$_7$ millions de tonnes. Cette augmentation a ceci de remarquable qu'elle est le résultat de deux mouvements contraires: dans le trafic de transit, le nombre des tonnes transportées a passé de 1,$_6$ million en 1933 à 2 millions en 1934, tandis que dans le trafic interne suisse et dans le trafic direct avec l'étranger (importation et exportation), les quantités transportées ont baissé respectivement de 9,$_9$ à 9,$_8$ et de 3 à 2,$_9$ millions de tonnes. Mais l'amélioration des recettes dans le trafic de transit n'a pas suffi, à cause de la modicité des taxes appliquées, à compenser la moins-value dans le trafic interne et dans le trafic d'importation et d'exportation, de sorte que, tout compte fait, le transport des marchandises a produit 1 million de francs de moins que l'année précédente. Les tarifs extrêmement réduits du trafic de transit ont eu pour autre effet de ramener à 11,$_2$ ct. en 1934 — c'est là aussi la moyenne de 1930 — la recette par kilomètre-tonne, qui était de 12,$_{05}$ ct. en 1933. Les résultats de l'année 1934, précisément, démontrent une fois de plus le rôle capital que joue le trafic interne suisse des marchandises dans le ménage financier des chemins de fer fédéraux et, par conséquent, l'importance qu'il faut attribuer à un partage du trafic visant à conserver et à faire regagner au rail le trafic de grande zone.

Les recettes totales des chemins de fer fédéraux (recettes du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes, sans les prélèvements sur les fonds spéciaux, sans les intérêts des capitaux des entreprises accessoires, ni les intérêts de construction, ni les produits des valeurs et des créances, mais compte tenu des pertes sur les entreprises accessoires) ont atteint, pour les deux dernières années, les chiffres suivants:

en 1933	en 1934
fr.	fr.
336 580 692	333 565 283

En revanche, il a été porté aux dépenses du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes:

en 1933	en 1934
fr.	fr.
385 399 297	376 534 390

Ces dépenses se répartissent approximativement de la manière suivante sur les principaux articles des comptes:

	1933 fr.	1933 %	1934 fr.	1934 %
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	138 957 707	36,06	129 380 736	34,36
b. Personnel des services auxiliaires et des entreprises accessoires (entretien de la voie, ateliers, usines, etc.)	40 104 525	10,41	38 345 221	10,18
c. Assurance-maladie, invalidité, vieillesse et accidents	34 701 039	9,00	35 387 676	9,40
d. Gratifications d'ancienneté et traitements alloués à des survivants; bains, lavabos, etc.	868 843	0,22	554 405	0,15
Total des dépenses pour le personnel (personnel des travaux non compris) . . .	214 632 114	55,69	203 668 038	54,09
2. Dépenses dites «matérielles» de l'exploitation	52 866 348	13,72	52 162 269	13,85
3. Charge nette d'intérêts du compte de profits et pertes, déduction faite des intérêts des capitaux des entreprises accessoires . . .	100 502 320	26,08	102 149 404	27,13
4. Amortissements financiers et industriels, versements supplémentaires aux fonds spéciaux et dépenses diverses du compte de profits et pertes	17 398 515	4,51	18 554 679	4,93
Total	385 399 297	100,00	376 534 390	100,00

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

	en 1933 fr.	en 1933 journées	en 1934 fr.	en 1934 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). . . .	179 931 075	170	168 280 362	163
2. Dépenses pour versements aux caisses de pensions, de secours et des malades et pour l'assurance-accidents	34 701 039	33	35 387 676	34
3. Dépenses totales pour le personnel (non compris celui des travaux).	214 632 114	203	203 668 038	197
4. Dépenses dites «matérielles» du compte d'exploitation.	52 866 348	50	52 162 269	51
5. Dépenses pour la charge nette d'intérêts du compte de profits et pertes, déduction faite des intérêts des capitaux des entreprises accessoires	100 502 320	95	102 149 404	99
6. Dépenses pour amortissements financiers et industriels, versements supplémentaires aux fonds spéciaux, et dépenses diverses du compte de profits et pertes	17 398 515	17	18 554 679	18
Total	385 399 297	365	376 534 390	365

Les frais de personnel constituent un peu plus de la moitié de l'ensemble des dépenses des chemins de fer fédéraux. Cette catégorie de dépenses, la plus importante, a de nouveau diminué en 1934. En vertu de l'arrêté fédéral du 13 octobre 1933 concernant les mesures extraordinaires et temporaires destinées à rétablir l'équilibre des finances fédérales, la part des traitements, appointements et salaires dépassant 1600 francs a été réduite de 7 % à partir du 1er janvier 1934. En outre, les allocations supplémentaires ont été abaissées de 7 ou 5 %, le 1er mai 1934, conformément à l'ordonnance du Conseil fédéral du 4 avril 1934.

En application du programme financier d'octobre 1933, les économies suivantes ont pu être réalisées en 1934:

	Fr.
1. Traitements et salaires	7 563 404
dont fr. 28 083 pour le personnel des travaux et fr. 1902 pour celui du dépôt de denrées alimentaires de Bellinzone.	
2. Gratifications d'ancienneté et traitements alloués à des survivants	14 000
3. Allocations supplémentaires	252 327
4. Versements à la caisse de pensions et de secours	776 000
5. Primes pour l'assurance-accidents	88 000
6. Jetons de présence et indemnités de voyage du Conseil d'administration . . .	1 075
7. Total des économies réalisées	8 694 806

Une autre réduction des frais de personnel a été obtenue, en 1934, par une nouvelle diminution de l'effectif. Alors qu'ils occupaient 31 067 fonctionnaires, employés et ouvriers au début de 1934, les chemins de fer fédéraux n'en comptaient plus que 30 140 à la fin de l'année. Les économies réalisées de ce chef peuvent être évaluées à 4,3 millions de francs environ. En revanche, les augmentations réglementaires de traitements et de salaires et les versements supplémentaires à la caisse de pensions ont entraîné un accroissement des dépenses.

Le service des intérêts représente plus d'un quart des charges totales des chemins de fer fédéraux. Ces dépenses-là jouent un rôle d'autant plus grand que la direction de l'entreprise ne peut exercer sur elles qu'une action extrêmement limitée. La charge nette des intérêts, *y compris les intérêts pour les entreprises accessoires*, a progressé de la manière suivante dans le cours des années:

	Fr.	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	109 063 297	— 617 280
1932	111 141 246	+ 2 077 949
1933	113 448 598	+ 2 307 352
1934	115 100 910	+ 1 652 312

Les taux d'intérêts ayant baissé, l'accroissement des frais de capitaux est relativement faible, malgré les gros déficits des années dernières et les nouveaux appels de fonds qu'ils ont nécessités. Cet accroissement est aussi dû en partie aux dépenses de construction, les amortissements financiers et industriels n'ayant pas fourni en suffisance les moyens de faire face aux dépenses imputables sur le fonds de renouvellement et sur le compte de construction. Le tableau suivant donne un aperçu de l'évolution des dépenses de construction et de la manière dont celles-ci ont été couvertes:

Année	Total des dépenses de construction	Dépenses d'électrification	Fonds disponibles provenant des amortissements financiers et industriels	Dépenses de construction non couvertes par les amortissements financiers et industriels
	en millions de francs			
1929	43,6	10,8	35,9	7,7
1930	86,4	23,5	32,7	53,7
1931	100,3	30,3	32,1	68,2
1932	76,6	18,4	34,0	42,6
1933	47,3	10,5	33,4	13,9
1934	37,8	8,3	34,0	3,8

Il y a lieu d'admettre que dès 1935 les amortissements financiers et industriels seront supérieurs aux dépenses de construction. La charge nette des intérêts ne s'accroîtrait plus alors que du déficit du compte annuel de profits et pertes.

Tandis que rien ne contre-balance les dépenses occasionnées par les capitaux affectés à la couverture des déficits, les intérêts des capitaux de construction ont pour contre-partie des dépenses en moins ou des recettes en plus au compte d'exploitation. Ainsi l'électrification, la suppression des passages à niveau et d'autres constructions couvriront la majeure partie de leurs frais.

Dans notre rapport du 7 février 1933 sur la situation financière des chemins de fer fédéraux et sur les mesures à prendre pour son rétablissement, nous avons déclaré nécessaire que la Confédération dégrevât de 40 millions de francs annuellement le compte de profits et pertes des chemins de fer fédéraux. Dans son message du 2 septembre 1933, concernant le programme financier, le Conseil fédéral s'est exprimé en ces termes: «Mais il est malheureusement certain déjà que l'assainissement des chemins de fer fédéraux exigera un sérieux effort de la part de la Confédération. S'il n'est pas possible de le chiffrer définitivement avant que les travaux en cours ne soient terminés, il ne semble pas qu'il puisse rester au-dessous de 800 millions. Encore le département des postes et des chemins de fer est-il d'avis que ce montant ne sera pas absolument suffisant. L'intérêt et l'amortissement d'une somme de 800 millions constitueraient pour le budget fédéral une nouvelle charge annuelle d'au moins 40 millions. Sans vouloir ni pouvoir aujourd'hui déjà résoudre définitivement le double problème du rétablissement de l'équilibre des finances fédérales et de l'assainissement du réseau national, il faut opérer le redressement dont nous étudions les modalités en pensant à l'effort futur qu'il faudra faire à cause des chemins de fer fédéraux.» «Il faut par conséquent», dit à juste titre le message du Conseil fédéral du 10 novembre 1933 concernant le *budget de la Confédération* pour l'année 1934, «*dès aujourd'hui s'attacher avec persévérance à préparer les moyens matériels indispensables.*»

Aussi l'arrêté fédéral du 13 octobre 1933 concernant les mesures extraordinaires et temporaires destinées à rétablir l'équilibre des finances fédérales prescrit-il, à l'art. 31, au sujet de l'application du programme financier et des moyens de l'assurer: «Les ressources qui deviendront disponibles du fait des économies et des augmentations de recettes prévues dans le présent arrêté devront servir avant tout à rétablir l'équilibre du budget de la Confédération et à *assainir les finances des chemins de fer fédéraux.*»

Le 12 juin 1934, nous avons reçu du chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer les premières propositions relatives à la réorganisation des bases juridiques et financières des chemins de fer fédéraux, à la suite de quoi nous nous sommes prononcés, dans un rapport du 16 octobre, sur l'avant-projet, du 1er juin 1934, de «loi fédérale concernant l'organisation de l'administration du réseau ferré appartenant à la Confédération». Selon les lignes directrices énoncées dans cet avant-projet, et selon le budget

pour l'année 1934 rectifié sur la base des résultats des mois de janvier à août, tel qu'il est contenu dans notre rapport précité du 16 octobre, les dépenses fixes des chemins de fer fédéraux diminueraient annuellement de 57 millions de francs. On obtiendrait ce dégrèvement par deux moyens: d'une part, on réduirait de 42 millions de francs les frais de capitaux, par le fait que la Confédération assumerait tout le service des intérêts, dont les chemins de fer fédéraux payeraient une part ferme de 80 millions; d'autre part, la Confédération verserait à la caisse de pensions une contribution de 15 millions de francs au maximum. Si l'avant-projet de loi sur les chemins de fer fédéraux prévoit un plus fort allégement que le rapport du 7 février 1933, c'est que diverses hypothèses qui avaient été admises à fin 1932 ne se sont pas réalisées. Ainsi, les recettes de transport ont de nouveau fléchi en 1933 et en 1934, et ce mouvement de recul s'est encore accentué durant le premier trimestre de 1935. Dans un mémoire du 18 avril 1935 au chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer, nous avons déjà signalé ce qu'avait d'inquiétant la situation créée par ces diminutions de recettes; nous avons relevé que les prestations de la Confédération prévues dans le rapport du 16 octobre 1934 ne suffiraient déjà plus à rétablir l'équilibre financier des chemins de fer fédéraux, et qu'à plus forte raison elles seraient insuffisantes si la situation s'aggravait encore. Il faut, de plus, considérer que dans notre rapport du 7 février 1933, nous avions envisagé une réduction de 13 millions de francs sur les traitements et les salaires, tandis que le programme financier pour 1934 ne nous a effectivement procuré qu'une économie de 8,7 millions de francs. Le niveau des recettes futures demeurant très incertain, l'obligation s'impose de dégrever les finances des chemins de fer fédéraux de façon qu'elles restent équilibrées même s'il se produit une nouvelle moins-value; cela est d'autant plus nécessaire qu'on doit donner à l'entreprise la possibilité d'augmenter ses amortissements et d'abaisser encore ses tarifs, s'il le faut. Aussi jugeons-nous indispensable de vouer toujours le plus grand soin à la réalisation de nouvelles réductions de dépenses.

Nous croyons devoir déclarer très catégoriquement à ce propos qu'on ne peut continuer à accumuler les déficits du compte de profits et pertes. Dans les circonstances actuelles et en présence des difficultés que rencontre une réforme radicale, la première chose à faire, et à faire immédiatement, pour l'assainissement des chemins de fer fédéraux est, à notre avis, que la Confédération couvre par ses propres moyens les déficits annuels, du moins temporairement jusqu'à l'entrée en vigueur d'une nouvelle loi sur les chemins de fer fédéraux, afin qu'on puisse se dispenser d'émettre de nouveaux emprunts des chemins de fer fédéraux pour couvrir ces déficits. Dans cet ordre d'idées, nous croyons aussi devoir suggérer que l'on examine si le déficit de 1934 peut être couvert par les ressources générales de la Confédération, plutôt que d'être reporté au compte nouveau des chemins de fer fédéraux.

Dans la votation populaire du 5 mai 1935, la loi fédérale du 28 septembre 1934 réglant le transport de marchandises et d'animaux sur la voie publique au moyen de véhicules automobiles a été rejetée pour diverses raisons, en partie diamétralement opposées les unes aux autres; certains adversaires de la loi ont estimé que l'intervention de l'Etat dans la réglementation du trafic routier dépassait la mesure, tandis que d'autres, au contraire, trouvaient que le transport des marchandises par autocamions était insuffisamment limité. Ce verdict du corps électoral aggrave encore notablement la situation des chemins de fer suisses. La concurrence de l'automobile va, en se poursuivant librement, leur causer en effet de nouvelles pertes de recettes, soit que les marchandises abandonnent de plus en plus le rail pour la route, soit que les chemins de fer parviennent, par des mesures tarifaires de combat, à conserver les transports, mais à des prix fortement comprimés. La solution du problème du redressement financier des chemins de fer fédéraux en devient d'autant plus urgente.

Nous avons l'honneur de vous soumettre les *propositions* suivantes:

1. Les comptes de 1934 et le bilan au 31 décembre 1934 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1934 est approuvée.

3. L'excédent des dépenses du compte de profits et pertes des années 1931, 1932, 1933 et 1934, se montant à fr. 132 185 198. 04, dont fr. 42 969 107. 19 pour 1934 et fr. 89 216 090. 85 pour les années précédentes, est mis au 1er janvier 1935 pour fr. 7 093 354. 35 à la charge du compte du «déficit de guerre», et le solde de fr. 125 091 843. 69 est reporté à compte nouveau, comme solde passif, en tant que le déficit de fr. 42 969 107. 19 de 1934 ne sera pas couvert par les ressources générales de la Confédération.

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 la plus importante de nos entreprises nationales de transport.

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

Berne, le 6 mai 1935.

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

Le président,
Dr **H. Walther.**

Le secrétaire,
Dr **Cottier.**