

**Zeitschrift:** Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse  
**Herausgeber:** Union syndicale suisse  
**Band:** 19 (1927)  
**Heft:** 3

**Artikel:** La situation financière des chemins de fer fédéraux  
**Autor:** Bratschi, Robert  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-383633>

### **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:** 25.11.2024

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

# Revue syndicale suisse

ORGANE MENSUEL DE L'UNION SYNDICALE SUISSE

19<sup>me</sup> année

MARS 1927

N° 3

## La situation financière des Chemins de fer fédéraux

Par *Robert Bratschi.*

### I.

Les Chemins de fer fédéraux sont la plus grande entreprise d'Etat de notre pays. Aussi leur situation financière revêt-elle une grande importance pour le crédit général du pays et pour la situation du change suisse. Il est vrai qu'il existe une disposition légale, en vertu de laquelle les Chemins de fer fédéraux doivent se subvenir à eux-mêmes. Le fisc ne doit leur allouer aucune subvention; par contre, les bonis réalisés par les Chemins de fer fédéraux doivent être utilisés entièrement pour l'amélioration de l'exploitation et de l'administration ainsi que pour la réduction des tarifs. Cependant, la Confédération est garante des engagements des Chemins de fer fédéraux. En cas de nécessité, c'est elle qui aurait à répondre de ces engagements.

A fin 1925, les dettes fixes et flottantes des Chemins de fer fédéraux s'élevaient à 2,6 milliards de francs. Le compte d'établissement, y compris les constructions non terminées, se monte à la somme de 2,38 milliards de francs. A l'actif figure un poste désigné « sommes à amortir », atteignant la somme de 235 millions de francs. Ce poste est une « non-valeur » et doit disparaître du bilan aussitôt que possible.

Le compte d'établissement se compose de la somme payée pour le rachat et des dépenses faites depuis le rachat des chemins de fer pour le développement du réseau et le complètement du matériel roulant. Pour le développement du réseau (établissement de nouvelles lignes et extension des lignes existantes par l'installation de voie double, la construction et la réfection de gares, le renforcement de ponts, la construction d'installations de sûreté de tous genres, etc.), il a été employé la somme de 590 millions de francs. Pour le matériel roulant, non compris l'électrification, on a dépensé 200 millions de francs. Jusqu'à fin 1928, l'électrification des

Chemins de fer fédéraux aura coûté en chiffre rond 620 millions de francs, déduction faite de 60 millions fournis par la Confédération.

Les « sommes à amortir » se composent des frais d'émission et de conversion des emprunts, atteignant le chiffre de 45 millions, et du déficit de 190 millions, appelé déficit de guerre.

Tous les titres des Chemins de fer fédéraux sont, conformément à la disposition légale, des obligations portant un intérêt fixe. Le taux d'intérêt moyen a été en 1925 de 4,5 % contre 3,7 % en 1913. Il a donc subi une hausse moyenne de 19 %. Le résultat est beaucoup moins favorable si l'on ne compare que le taux des emprunts de guerre et d'après-guerre à celui des emprunts de 1913 et des années antérieures. De plus, par suite de la dépréciation de l'argent, il faut de beaucoup plus grandes sommes que précédemment et celles-ci entraînent de beaucoup plus grandes dépenses pour le service des intérêts.

La charge annuelle nette constituée par le service des intérêts était en 1925 de 100 millions de francs en chiffre rond. Elle atteindra prochainement 110 millions de francs. Voici les deux raisons auxquelles est due cette augmentation: premièrement le taux moyen d'intérêt suit encore une marche ascendante du fait que les emprunts d'avant-guerre doivent être peu à peu convertis et remplacés par de l'argent plus cher; deuxièmement le capital d'établissement continue d'augmenter et partant la dette, vu que les constructions ne peuvent être arrêtées.

Le capital d'établissement doit être, aux termes d'une disposition légale, amorti dans un délai de 100 ans. De même les anciennes installations, qui ont été remplacées par de nouvelles, doivent être amorties. Ces amortissements absorbent chaque année une somme de 5 à 6 millions de francs. Pour l'amortissement des frais d'emprunt, 3 millions de francs environ doivent être disponibles. Selon une décision du conseil d'administration, le déficit de guerre doit être amorti par quotes annuelles de 7 millions de francs. Les amortissements représentent donc pour l'exploitation une charge annuelle d'environ 15 à 16 millions de francs.

A ces sommes viennent s'ajouter les dépenses nécessaires pour le fonds de renouvellement. La loi de 1896 sur la comptabilité prescrit notamment que pour toutes les installations exposées à une sensible détérioration, tels que les superstructures, le matériel roulant, le mobilier et l'outillage, il doit être constitué un fonds de renouvellement. Les dépenses nécessaires pour l'alimentation de ce fonds varient d'une année à l'autre. Elles peuvent être budgétées toutefois à environ 15 à 18 millions. En outre, il y a encore d'autres fonds spéciaux qui doivent être alimentés régulièrement.

Sur la base de ces considérations, il faudra que l'exploitation des Chemins de fer fédéraux fournisse les temps prochains un rendement annuel de:



1. Pour le service des intérêts . . . . .	110	millions de francs
2. Pour les amortissements . . . . .	15— 17	» » »
3. Pour le fonds de renouvellement et autres fonds spéciaux . . . . .	15— 18	» » »
	<u>140—145</u>	millions de francs

Soit au total environ 140—145 millions de francs

## II.

Comment cette tâche a-t-elle été résolue au cours de ces dernières années? Les chiffres ci-après, concernant les excédents d'exploitation, les coefficients d'exploitation et les excédents du compte de profits et pertes des années 1920 à 1925, nous renseigneront quelque peu à ce sujet:

Année	Excédent d'exploitation en millions de francs	Coefficient d'exploitation*	Excédent du compte de profits et pertes en millions de francs
1920	35,7	90,9	— 92,7
1921	12,0	96,6	— 72,5
1922	30,5	91,1	— 45,5
1923	107,4	70,8	+ 3,7
1924	132,5	67,2	+ 15,2
1925	109,9	71,5	+ 1,5

Des années 1920—1925, ce sont donc les trois premières qui constituent la plus mauvaise période de déficit. En 1923, il y eut de nouveau un excédent de recettes qui s'éleva à 15 millions en 1924 pour redescendre à 1,5 millions en 1925. L'année 1926 rouvre l'ère des déficits. Jusqu'à maintenant, nous ne possédons pas encore de données exactes. Le recul pourrait cependant bien être d'environ 7 à 8 millions de francs. Les « déficits de guerre » augmentent donc à fin 1926 à peu près du même montant que celui qui, en vertu de la décision du conseil d'administration, devrait être amorti. Le budget pour 1927 prévoit un déficit à peu près égal à celui qui sera enregistré pour 1926, lorsque les comptes seront définitivement arrêtés.

Il est absolument nécessaire de remédier à cet état de choses. A cet effet, il faut augmenter d'une part les recettes et d'autre part comprimer les dépenses.

Quelle est la situation en ce qui concerne les recettes? Une augmentation de celles-ci put être obtenue par une recrudescence adéquate du trafic. Quant au trafic des voyageurs, les chemins de fer ont déjà pris des mesures qui ont obtenu plein succès. Signalons dans ce domaine les différentes réductions de taxe, l'amélioration des horaires, l'organisation de trains spéciaux à prix fortement réduits, l'extension du trafic des étrangers par la création d'agences dans les grandes métropoles de l'étranger, etc. Par conséquent, le nombre des voyageurs a passé de 81 millions en 1921 à 102 millions en 1926. En ce qui concerne le trafic des marchandises, la

\* Le coefficient d'exploitation indique le niveau des dépenses d'exploitation en admettant que les recettes soient égales à 100.

situation est plus difficile à améliorer. Celui-ci est beaucoup plus dépendant de la situation économique générale que le trafic des voyageurs. Ici, pas question de voyages d'agrément! Néanmoins le trafic des marchandises a aussi très fortement augmenté. Le nombre de tonnes transportées, qui était de 12 millions en 1920, a atteint 16,8 millions en 1926. Malgré cela, les recettes ont diminué. Cela provient de la diminution des tarifs. Tandis que les recettes par kilomètre et par tonne de marchandises étaient encore de 19,5 ct. en 1920, elles n'étaient plus que de 11,7 ct. en 1925 et d'environ 10,5 ct. en 1926. *La réduction des tarifs dans le trafic des marchandises atteint donc environ 50 % dans l'espace de cinq ans.* Le trafic n'a pas pu être augmenté dans une proportion correspondante. Les augmentations enregistrées sont moins dues à la réduction des tarifs qu'à l'amélioration générale de la situation économique. Le développement de la concurrence des automobiles est un obstacle de plus à l'accroissement du trafic des marchandises par chemin de fer. Cette concurrence devient d'autant plus dangereuse que ce nouveau moyen de transport qui dispose déjà, par rapport aux chemins de fer, de certains avantages inhérents à sa nature (surtout la grande facilité de déplacement), est mis au bénéfice de privilèges légaux assez étendus. L'automobile n'est liée à aucun tarif spécial, à aucune obligation de transport, à aucun horaire. Elle ne participe pas aux frais d'établissement et d'entretien des routes sur lesquelles elle circule. Elle ne connaît pas non plus les dispositions rigoureuses de responsabilité des chemins de fer. Le personnel des automobiles n'est pas ou n'est soumis que partiellement aux lois sociales. L'automobile peut donc voyager quand elle veut et transporter ce qu'il lui plaît. Le chauffeur est en route jour et nuit; il n'a pas de durée maximum de travail, il n'est pas lié à des restrictions quant à la durée de son service. Sa rétribution est le plus souvent bien maigre. Tous ces faits permettent à l'automobile de concurrencer avantageusement les chemins de fer, quoique si l'on considère toutes les conditions, le transport par voie ferrée revient encore sensiblement meilleur marché que par automobile. Tant qu'il n'est rien changé aux bases légales, les chemins de fer auront de la peine à tenir tête avec succès à la concurrence effrénée des automobiles. Les mesures à prendre pour remédier à cet état de choses sont exposées dans une motion que l'auteur de ces lignes a présenté au conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux.

L'exposé ci-dessus a pour but de démontrer que le développement du trafic présente d'assez grandes difficultés. Ceci est particulièrement le cas pour le trafic des marchandises. Il resterait donc à recourir à une élévation des tarifs pour augmenter les recettes. Nous ne préconiserons pas ce moyen, bien qu'il conduirait certainement au but. L'industrie se plaint déjà maintenant des tarifs élevés des Chemins de fer fédéraux. (Disons en passant que ces plaintes se feront entendre aussi longtemps qu'il y aura des che-



mins de fer en Suisse.) Elles ont beaucoup diminué ces dernières années. Toutefois on ne cesse pas de revendiquer catégoriquement une nouvelle réduction des tarifs. Nous nous proposons seulement de démontrer ici que les tarifs des Chemins de fer fédéraux ne sont en général pas trop élevés. Les chiffres ci-après en fournissent la preuve:

Année	R e c e t t e s		I n d e x		
	par kilomètre- personne en centimes	par kilomètre- marchandise en centimes	du tarif des personnes	du tarif des marchandises	du coût de la vie
1913	3,68	7,99	100	100	100
1925	5,97	11,70	162	146	170

En 1926, le chiffre indice du tarif des voyageurs est sans doute descendu à 160 et celui du tarif des marchandises même à 140. Il ne peut donc pas être question de prétendre que la majoration des tarifs a été supérieure à l'augmentation générale du coût de la vie.

Les efforts en vue d'augmenter les recettes n'ont guère de chances d'aboutir à un heureux résultat. Il ne reste donc rien d'autre à envisager que la réduction des dépenses. Réparties dans les différentes rubriques, les dépenses de l'année 1925 présentent le tableau suivant:

1. Personnel (y compris toutes les dépenses accessoires pour assurances, voyage de service, uniformes, etc.)	Fr. 210,320,531 = 53,24 %
2. Dépenses pour matériel du compte d'exploitation	» 73,832,206 = 18,69 %
3. Charges nettes représentées par le service des intérêts du compte de profits et pertes	» 100,154,249 = 25,35 %
4. Amortissements	» 10,743,671 = 2,72 %
<b>Total</b>	<b>Fr. 395,050,657 = 100 %</b>

Les dépenses pour le matériel dépendent des conditions du marché. Les dépenses principales de cette rubrique sont pour le charbon, l'huile et le fer. Là, c'est donc l'étranger qui dicte les prix. Il n'est guère possible d'acquérir une influence déterminante sur la fixation de ces prix. De même en ce qui concerne la restriction de l'emploi des matériaux indispensables, la sécurité du trafic, les besoins économiques relatifs à l'horaire, etc., ne permettent des économies que dans une mesure limitée.

La réduction de la charge résultant des intérêts se heurte également à de grandes difficultés. Les titres des Chemins de fer fédéraux sont des titres d'Etat. Ils constituent, comme nous l'avons dit plus haut, des obligations portant un intérêt fixe. Une réduction du taux de cet intérêt ne serait possible que lors d'une conversion future et pour autant que le marché financier le permettrait. Il ne faut pas s'y attendre. L'exportation de capitaux, favorisée par les pouvoirs publics, contribue déjà bien à ce que les conditions du marché financier ne s'améliorent pas. Il ne faut naturellement pas compter à ce qu'une concession soit faite librement par les bailleurs de fonds. Une réduction par contrainte des engagements légaux n'est pas exécutable. Il reste encore à envisager le

moyen de « réorganisation financière », auquel les entreprises privées ont recours. Mais vu qu'il s'agit de titres d'Etat, le crédit de celui-ci s'en trouverait compromis. Cette solution ne peut donc pas non plus entrer en ligne de compte. Les charges d'intérêts des Chemins de fer fédéraux continueront donc leur marche ascendante.

De même les amortissements sont fixés légalement. D'ailleurs ils sont aussi nécessaires du point de vue commercial. On ne peut donc rien y changer non plus.

Il reste donc la question du personnel. Selon l'avis de certains milieux, ce domaine doit permettre la réalisation de plus amples économies. Toutes les économies d'une certaine importance réalisées jusqu'ici, sauf celles concernant les réductions de prix, ont été faites complètement ou en partie au détriment du personnel. Les principales économies furent celles qui résultèrent de la réduction des traitements en 1922/1923 et de la réduction de personnel effectuée depuis 1920. Ce que l'on demande maintenant, c'est une prolongation de la durée du travail. Le conseil d'administration a adopté une motion dans ce sens, présentée par M. Rothpletz. Par ce moyen, on espère arriver à une nouvelle réduction de l'effectif du personnel. Les chiffres ci-dessous illustrent la marche suivie par la réduction du personnel dans le service d'exploitation. A titre de comparaison, nous mettons en regard de ces chiffres ceux de la durée du travail:

Année	Effectif du personnel (en milliers)	Durée du travail (en heures)
1913	37,2	10—11
1920	38,5	8— 9
1926	33,6	8— 9

Les dépenses totales occasionnées par le personnel, y compris l'établissement de lignes, se sont élevées à 240 millions de francs en 1920 contre 210 millions en 1925. En 1926, elles ont continué à baisser. L'électrification (qui entraîne la suppression du service d'approvisionnement en charbon) et d'autres innovations techniques (freinage automatique des trains de marchandises, etc.) apporteront de nouvelles réductions de personnel et de dépenses. De même ici la sécurité de l'exploitation et les exigences de l'économie publique limitent dans une certaine mesure la possibilité de compression des dépenses.

Outre la prolongation de la durée du travail, ces messieurs du conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux et du Conseil fédéral envisagent une nouvelle réduction des salaires à introduire lors de la mise en vigueur du nouveau statut des fonctionnaires. On ne sera pas étonné que le personnel s'oppose à la réalisation de pareils desseins. Le personnel a déjà contribué pour sa part largement à la consolidation de la situation financière de la Confédération; c'est donc à d'autres qu'il appartient de faire aussi certains sacrifices.



### III.

La disposition légale catégorique, aux termes de laquelle les Chemins de fer fédéraux doivent être exploités selon des principes purement commerciaux, nous montre clairement où il y a lieu d'opérer des changements et qui doit consentir à des sacrifices. Ces principes ont été violés, au cours de ces dernières décennies par le législateur et par les organes exécutifs eux-mêmes de la façon la plus grossière. On a considéré les Chemins de fer fédéraux comme une vache à lait intarissable. Leurs tarifs n'ont pu pendant la guerre être adaptés aux conditions économiques réelles. Pendant de nombreuses années, les Chemins de fer fédéraux ont fourni en faveur de l'Administration militaire des prestations considérables, sans recevoir de celle-ci des indemnités compensant même approximativement les dépenses occasionnées. Aujourd'hui, cela dure encore. En outre, les Chemins de fer fédéraux sont mis à contribution également par d'autres administrations fédérales, sans recevoir une indemnité qui leur permette de couvrir leurs frais. De plus, les travaux d'électrification ont dû être exécutés comme travaux extraordinaires entrepris pour procurer de l'occupation aux chômeurs et cela à l'époque où les prix étaient les plus élevés. Il n'était pas possible de passer des commandes à l'étranger. Les dépenses supplémentaires qui en sont résultées, dépassent de beaucoup 100 millions de francs. Au moment où le chômage battait son plein, on a fait des constructions considérables qui, au point de vue de l'exploitation, n'auraient pas encore été nécessaires. Les Chemins de fer fédéraux furent obligés d'acheter à la Coopérative des charbons le charbon de guerre américain qui était trop cher et subirent de ce fait un préjudice de 60 millions de francs. Pour des raisons d'ordre politique, le Conseil fédéral ordonna des concessions tarifaires très étendues. Il en est de même dans le domaine des constructions où l'on est allé en temps normaux, cédant à des influences politiques, bien au delà de ce qui eût été strictement nécessaire. Voilà toute une série de faits, auxquels il faudra porter remède. Il n'est pas admissible de réclamer une exploitation commerciale uniquement en ce qui concerne le personnel. A l'étranger, les chemins de fer ont été allégés depuis longtemps par les États respectifs pour les charges spéciales qu'ils avaient eu à supporter pendant la guerre et l'après-guerre. En Suisse, il faudra aussi s'engager dans cette voie. Lors de la discussion du budget pour 1927, le Conseil national a accepté un « postulat », aux termes duquel les Chemins de fer fédéraux sont invités à calculer le montant des dépenses qu'ils ont eu à supporter pendant la période de guerre et d'après-guerre et qui ne leur auraient pas été imputables si les prescriptions légales avaient été appliquées. La récapitulation de ces dépenses ne peut avoir pour but que de dégrever les Chemins de fer fédéraux. On ne peut tout de même pas s'en tenir à un geste purement platonique. Il y a lieu de s'attendre à ce que le compte soit salé. On parle en effet déjà



d'environ 500 millions de francs. Si cette charge était enlevée aux Chemins de fer fédéraux, il en résulterait pour eux, en tenant compte de l'amortissement, un allégement d'environ 30 millions de francs par an. Il est évident que la situation des Chemins de fer fédéraux changerait instantanément du tout au tout. Mais même dans le cas où la Confédération prendrait à sa charge le déficit de guerre de 200 millions de francs, cela constituerait déjà un allègement très important. Celui-ci serait d'environ 16—17 millions de francs par an si l'on admet que le déficit soit amorti conformément à la décision du conseil d'administration.

Il n'y aurait rien de particulier à ce que la Confédération assumât cette charge. Il s'agit notamment là de dépenses qui ont exactement le même caractère que celles qui constituent la dette générale de la Confédération; donc il n'est absolument pas équitable de les faire supporter à une entreprise telle que les Chemins de fer fédéraux. Cette charge doit être supportée par l'économie publique du pays.

Il est évident qu'il incombe à la Confédération de trouver une couverture suffisante. Il y a différents moyens d'y arriver. Le premier consisterait à percevoir un impôt de guerre extraordinaire. Le camarade D<sup>r</sup> Klöti a présenté au Conseil national la suggestion de mettre à disposition des Chemins de fer fédéraux les recettes des droits sur la benzine, en temps qu'elles dépasseraient le chiffre de 1926, pour les indemniser partiellement des prestations qu'ils ont fournies pendant la guerre. En ce qui nous concerne, nous préférierions que la Confédération prît à sa charge ces prestations de guerre et ensuite qu'elle se servît du produit des droits sur la benzine, en connexion peut-être avec une nouvelle perception de l'impôt de guerre, pour le service des intérêts et l'amortissement des dettes en question.

La couverture financière pourrait donc être assurée sans qu'il fût nécessaire de chercher de nouvelles ressources. La répartition des charges de guerre sur l'ensemble de l'économie publique suisse serait plus équitable que la solution qui consiste à faire supporter cette charge aux Chemins de fer fédéraux et à ceux qui dépendent d'eux comme employés ou voyageurs. Cette modification constitue la base d'assainissement de la situation financière des Chemins de fer fédéraux. C'est pourquoi elle doit être exécutée. Celui qui repousse cette solution s'oppose en même temps au redressement des finances des Chemins de fer fédéraux.

Toutefois cette modification seule ne suffit pas. Il faut faire le nécessaire pour qu'à l'avenir les Chemins de fer fédéraux n'aient pas à supporter de nouvelles charges semblables ou autres. En particulier, les prestations en faveur de l'Administration militaire devraient être supprimées. Quiconque utilise le chemin de fer, devrait être tenu de l'indemniser conformément aux dispositions du tarif en vigueur. C'est là le principe fondamental de toute exploitation commerciale.

En outre, il faut absolument prendre des mesures pour que la loi supprime l'inégalité de traitement existant actuellement entre les transports par chemins de fer et par automobiles. Ces dernières sont en effet au bénéfice d'un privilège inadmissible qui ne représente rien d'autre qu'une faveur accordée au capital privé de l'industrie de l'automobile, au détriment des Chemins de fer fédéraux comme entreprise d'Etat. Par là on relèvera la capacité de concurrence des chemins de fer, résultat dont profitera en dernier ressort l'économie publique entière. Tant que la puissance de rendement de nos chemins de fer, organisés d'une façon exemplaire, n'est pas utilisée complètement, l'importation en masse d'automobiles étrangères constitue, au point de vue économique, un luxe qui, eu égard à la crise dont se plaignent actuellement tant d'industries, est très difficile à justifier. La concurrence de l'automobile ne doit pas être éliminée, mais la concurrence déloyale facilitée par le législateur, dont le personnel des automobiles souffre autant que celui des chemins de fer, doit disparaître. Un second pas à faire vers l'assainissement des Chemins de fer fédéraux sera donc de combler cette lacune de la législation suisse. Dans les milieux réactionnaires, on voudrait s'engager dans la voie contraire, c'est-à-dire que la législation actuelle des chemins de fer, qui constitue une sauvegarde pour le public, en premier pour l'ouvrier, devrait être simplifiée. La motion Rothpletz prouve en outre que l'on en veut également à la législation sociale. Son application ne marquerait que le premier pas dans cette voie réactionnaire.

Il est certain que la situation des Chemins de fer fédéraux justifie certaines appréhensions. Elle est cependant loin d'être désespérée. L'essentiel est qu'elle peut être modifiée dès qu'on sera disposé à accepter la solution équitable qui s'impose. La tâche la plus importante de la classe ouvrière suisse est de déployer tous ses efforts en faveur de la réalisation de cette solution qui est la seule équitable.

---

## La Suisse et les conventions internationales du travail

Par *Ch. Schürch*.

### II.

Nous avons donné dans un premier article \* les résultats acquis en Suisse concernant les conventions adoptées à Washington. Il reste à voir ce qu'il est advenu des décisions prises aux sessions ultérieures de la Conférence internationale du travail.

*A Gênes en 1920.*

La conférence de Gênes était destinée à appliquer aux marins les principes adoptés à Washington pour les travailleurs de l'in-

---

\* *Revue syndicale* N° 1, janvier 1927.