Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 46 (1920)
Heft: 2

Artikel: Budgets des chemins de fer fédéraux pour 1920
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-35745

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: 09.12.2025

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

V. — Le résultat à atteindre étant autant ou davantage l'habitude d'appliquer le raisonnement logique à la réalité que l'assimilation de connaissances de faits, il faut prendre particulièrement garde que jamais, d'un côté les opérations mathématiques ne prennent une place prépondérante, de l'autre que le cours ne dégénère en un exposé de faits.

Budget des chemins de fers fédéraux pour 1920

Il est difficile, dit le *Message* du Conseil fédéral, dans la situation politique et économique encore incertaine d'aujourd'hui, d'évaluer les résultats de l'exploitation en 1920. Bien que les armes soient déposées depuis novembre 1918, le trafic souffre toujours de nombreuses entraves. Les arrivages insuffisants de charbon empêchent de donner à l'horaire toute l'étendue désirée et l'accroissement des dépenses d'exploitation exigera, pendant longtemps encore, le maintien des mesures tarifaires introduites au commencement de la guerre.

Toutefois, on constate, depuis le début de juillet 1919, une reprise du trafic voyageurs indigène, tandis que celui des étrangers reste sans importance ; les recettes des chemins de fer suisses accusent ainsi une amélioration par rapport aux années de guerre. Les recettes du transport des marchandises subissent aussi une sensible augmentation qu'il faut attribuer au dernier relèvement des suppléments de taxes, celui du 1er janvier 1919.

Mais le surplus des recettes est en grande partie absorbé par l'augmentation croissante des frais d'exploitation et des charges toujours plus lourdes de l'intérêt, de sorte que l'on ne peut pas encore compter, pour 1920, sur une diminution du solde passif du bilan.

Budget de construction.

Le budget de construction, devisé à un total de 85 266 140 francs, présente de nouveau, par rapport à celui de l'année précédente, une augmentation très importante, causée, en grande partie, comme précédemment, par la continuation et l'extension des travaux d'électrification du réseau. Pour ces derniers seuls, le budget prévoit une dépense de 51,3 millions contre 30,3 millions l'année précédente. En outre, le budget contient des sommes importantes pour la continuation de la deuxième galerie du tunnel du Simplon, la pose de la double voie et le parachèvement de nombreuses extensions de stations ; mentionnons, entre autres, la gare centrale de Thoune, la reconstruction de la gare de Bienne, le déplacement de la ligne de la rive gauche du lac de Zurich et les transformations des gares de Bellinzone et de Chiasso. Par contre, on n'entreprendra, en fait de travaux neufs, à part les constructions en rapport avec l'électrification, que ceux qui ne pourront pas être retardés plus longtemps.

L'augmentation du budget des dépenses pour la construction de la ligne et les installations fixes s'élève à 37 474 140 francs.

On a l'intention de poursuivre l'année prochaine les travaux importants mentionnés ci-dessous, figurant déjà aux budgets précédents et dont le devis total dépasse 1 000 000 de francs.

Constructions de nouvelles lignes :	Devis total	Dépenses prévues pour 1920
	en milliers de francs	
Raccordement genevois	10 000	870
Tunnel du Simplon	34 600	3 850
Chemin de fer du Surbtal	1 810	20
Introduction de la traction électrique :		
Section Erstfeld-Bellinzone	85 000	28 175
Section Bellinzone-Chiasso	14 820	3 600
Sections Erstfeld-Lucerne, Arth-Goldau-Zurich et Zoug-Lucerne	43 500	9 000
Usine de la Barberine	37 000	5 000
Ier arrondissement.		
Extension de la gare de Nyon	1 400	100
Transformation de la gare de Neuchâtel	8 300	100
Doublement de la voie Daillens-Ependes	3 200	1 000
Doublement de la voie Siviriez-Romont	2 140	1 200
IIe arrondissement.		
Gare de triage Bâle-Muttenzerfeld	37 000	400
Extension de la gare de Liestal	1 550	20
Gare centrale de Thoune	5 450	1 500
Extension de la gare principale de Soleure	1 770	300
Agrandissement de la gare de Delémont	1 090	400
Transformation de la gare de Bienne	13 700	2 300
Doublement de la voie :		
Bâle C.F.F.—Bâle gare badoise	1 200	300
Zwingen-Liesberg	4 035	400
Aarbourg-Sursee	5 450	60
Rothenburg-Emmenbrücke	2 700	400
Kiesen-Thoune	2 300	300
Longeau-Mache	1 365	10
IIIe arrondissement.		
Extension de la station de Schlieren	1 350	350
Extension de la gare de Brugg	2 050	150
Transformation de la ligne de la rive gauche du lac de Zurich	17 180	1 400
Doublement de la voie Thalwil-Richterswil	7 370	1 500
Déplacement de la station de Horgen	2 900	100
IVe arrondissement.		
Extension de la gare de triage de Winterthour	3 000	80
Doublement de voie :		
Winterthour-Wil	7 100	35
Schwarzenbach-Uzwil	2 400	25
Rorschach-St-Margrethen	3 000	600
Ve arrondissement.		
Agrandissement de la gare aux voyageurs de Lucerne	3 300	500
Extension de la station de Gœschenen	2 500	900
Extension de la station d'Airolo	1 100	200
Transformation de la gare de Bellinzone	3 565	1 200
Transformation de la gare de Chiasso	9 000	1 000
Doublement de la voie Giubasco-Lugano	12 900	1 300
Doublement de la voie Lugano-Maroggia	2 500	30
Extension de la gare de Lenzbourg	1 390	200
Renforcement et transformation de ponts sur la section Erstfeld-Bellinzone	3 055	600

Parmi les travaux *neufs* figurant au budget de construction, nous mentionnerons ceux dont le devis total dépasse 1 000 000 de francs ; ce sont :

Introduction de la traction électrique :	Devis total	Dépenses prévues pour 1920
	en milliers de francs	
Tronçon Sion-Lausanne	—	500
Usine de Rupperswil	—	4 000
Ier arrondissement.		
Déplacement de la gare aux marchandises de Lausanne	1 200	600

Doublement de la voie :		
Riddes-Sion	4 600	100
Neuveville-Alfermée	4 230	100
Cottens-Rosé	4 100	100
IIe arrondissement.		
Extension de la gare de Langenthal	1 100	100
Ve arrondissement.		
Renforcement et transformation de ponts sur les sections Bodio-Biasca et Giubiasco-Rivera-Bironico	1 062	585

Pour l'acquisition de matériel roulant, la dépense prévue est de 40 157 000 francs contre 33 254 000 francs pour 1919. La première de ces sommes se décompose comme suit :

80 locomotives électriques	Fr.	27 232 000
4 locomotives électriques de manœuvres	»	400 000
3 automotrices	»	220 000
110 voitures	»	3 368 000
900 wagons	»	8 017 000
10 wagons de chauffage	»	800 000
6 trucs-transporteurs	»	120 000
Total	Fr.	40 157 000

Ces véhicules ont déjà été commandés en partie en 1918, mais tous ne seront pas livrés en 1920 ; les dépenses budgétées représentent ici les sommes afférentes à l'année 1920.

Il ne sera plus acheté de locomotives à vapeur.

Matériel roulant à mettre au rebut :

31 locomotives à vapeur,
15 voitures,
2 fourgons,
10 wagons.

Budget d'exploitation.

Le budget des *recettes d'exploitation* est établi d'après les résultats connus de l'année 1919. On admet que l'horaire ne subira pas de nouvelle réduction et que les suppléments de taxes seront maintenus au taux actuel. En outre on compte que le trafic-voyageurs s'accroîtra de 7 % et celui des marchandises de 4 %.

Les recettes d'exploitation sont évaluées à 328,7 millions de francs ; elles dépassent de 67 millions le budget de 1919. Le tableau ci-dessous donne un aperçu des fluctuations des recettes d'exploitation :

	Comptes			Budgets	
	1913	1917	1918	1919	1920
	en millions de francs				
Voyageurs	84,6	69,7	74,0	79 7	91,5
Bagages, animaux et marchandises	117,0	116,8	149,1	168,5	223,5
Messagerie	2,2	1,8	2,3	1,8	3,0
Total des recettes du trafic	203,8	188,3	225,4	250,0	318,0
Recettes diverses	8,9	13.1	13,9	11,7	10.7
Total des recettes d'exploitation	212,7	201,4	293,3	261,7	328,7
Augmentation en %	+3,2	+4,6	+18,9	+9,4	+25,6

Les *dépenses d'exploitation* pour 1920 dépassent celles du budget de 1919 de 33,9 millions de francs et celles du compte de 1918 de 70,7 millions. Cette augmentation provient des allocations de renchérissement, de la cherté de la main-d'œuvre et des matières, du surcroît de dépenses pour l'entretien des tunnels, ponts, de la voie et du matériel roulant, de la reprise de travaux en retard, ainsi que de l'augmentation des rétributions du personnel par suite du plus grand nombre de kilomètres de train. On prévoit pour les dépenses de charbon une diminution de 12,5 millions de francs par rapport au budget de 1919. On admet comme prix moyen de la tonne 140 francs, contre 210 pour 1919, 133 pour 1918 et 54 pour 1917. Mais depuis que le budget a été établi, les prix de vente et de transport de la houille ont de nouveau augmenté de sorte qu'il est à craindre que ce chiffre de 140 ne soit au-dessous de la réalité.

Par rapport à celui de 1919, le budget des dépenses de 1920 présente les principales augmentations suivantes : entretien de la voie 5,6 millions, service des stations et des trains 6,1, personnel de la traction 1,3, entretien du matériel roulant 3,4, dépenses diverses 5,6, dont 1,5 pour les contributions à la caisse de secours et 2,7 millions pour les allocations de renchérissement aux pensionnés. Le fonds de renouvellement doit participer aux frais d'établissement de la voie et à la construction des véhicules par 7,7 millions de francs, soit 1 million de plus qu'en 1919.

Compte de profits et pertes.

Le budget de 1920 prévoit comme *recettes :*

Excédent brut des recettes d'exploitation	Fr.	40 236 850
Intérêts intercalaires, produit des valeurs et créances	»	6 367 340
Prélèvements sur les fonds spéciaux	»	9 414 690
Subventions d'exploitation et autres recettes.	»	65 000
Total des recettes	Fr.	56 083 880

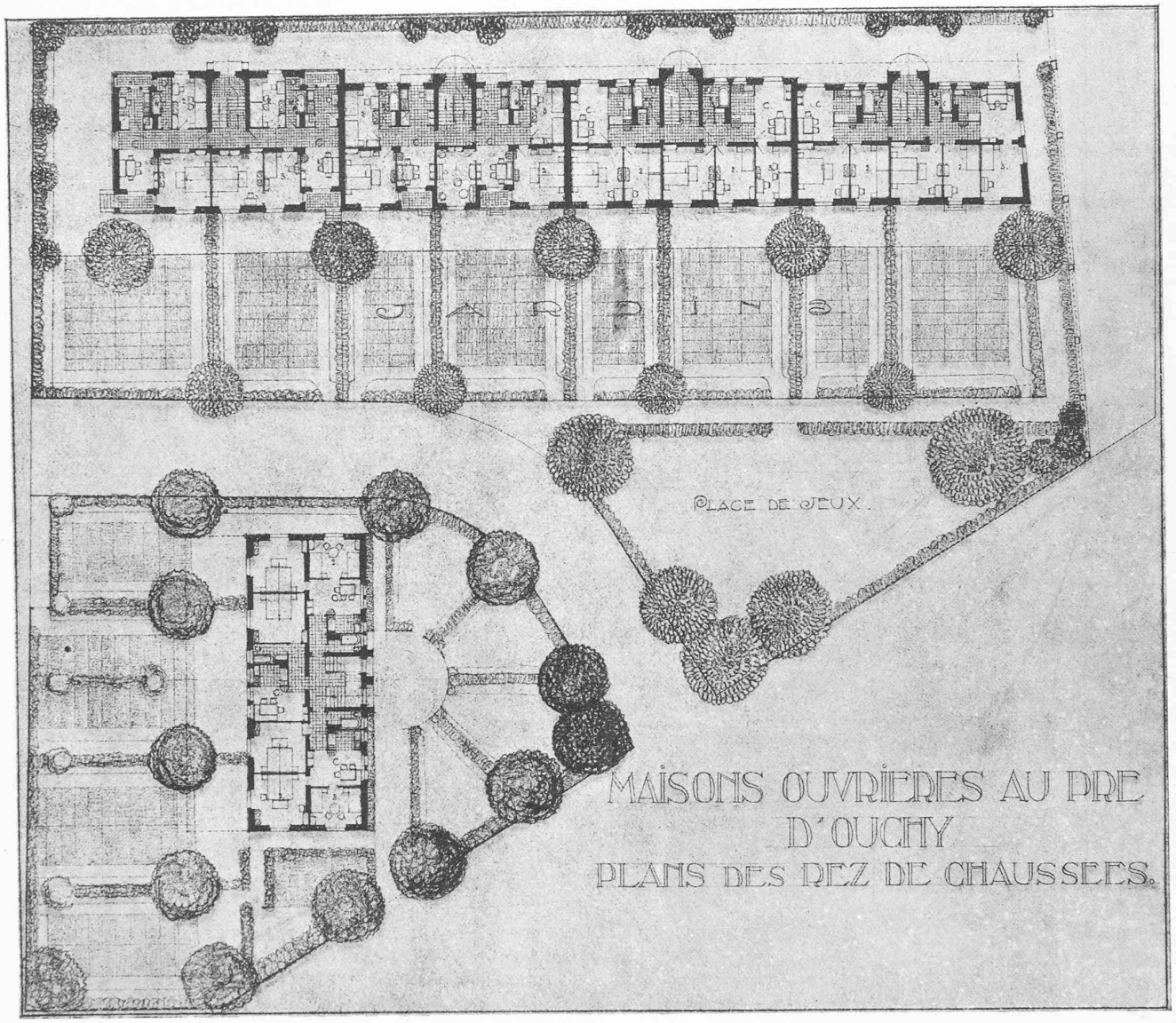
Les *dépenses* du compte sont les suivantes :

Intérêts des emprunts et des dettes courantes.	Fr.	79 132 000
Frais de finance, loyers, pertes sur entreprises accessoires	»	691 850
Amortissements légaux et autres	»	13 363 000
Versements aux fonds spéciaux	»	8 438 000
Autres dépenses, y compris fr. 1 500 000 pour intérêt et amortissement du déficit de la caisse de secours	»	1 674 500
Sommes des dépenses	Fr.	103 300 250
Déficit de l'année 1920	»	47 216 370

Le déficit des années antérieures se décompose comme suit :

Déficit pour 1919, selon budget	Fr. 71 780 780	
A ajouter et à déduire :		
Surplus d'allocations de renchérissement	» 23 300 000	
Diminution probable des dépenses de combustible.	» —8 000 000	
Surcroît de dépenses par suite de la réduction du temps de travail, de l'augmentation des allocations accessoires et des allocations de renchérissement aux pensionnés.	» 8 000 000	
Augmentation des recettes d'exploitation	» —40 000 000	
Déficit probable pour 1919		» 55 080 780
Déficit du compte de profits et pertes à fin 1918		» 128 620 355
Déficit présumé du compte de profits et pertes à fin 1920		Fr. 230 917 505

CONCOURS D'IDÉES POUR LA CONSTRUCTION DE MAISONS OUVRIÈRES, A OUCHY



Echelle 1 : 500 .

IIme prix : projet « Tout simplement », de MM. *Brugger et Trivelli*, architectes, à Lausanne.

D'après ce calcul provisoire, le déficit des deux premières années de paix, 1919 et 1920, s'élèverait à environ 102,3 millions de francs.

La couverture des déficits, les dépenses extraordinaires pour le parachèvement du réseau et l'introduction de l'exploitation électrique entraînent une augmentation constante et importante des dettes, ainsi qu'une charge supplémentaire d'intérêts d'à peu près 8 millions par année.

Besoins de capitaux et de trésorerie.

Les *besoins de trésorerie* augmentent d'année en année. Il faut pour la construction 122 millions. La transformation de beaucoup de petites stations et le renforcement des ponts demandent aussi des sommes importantes. Le remboursement de vieux emprunts exige 20,2 millions et il faudra 34,8 millions de francs pour couvrir le déficit présumé du compte de profits et pertes en 1920.

Les besoins de capitaux seront au total :

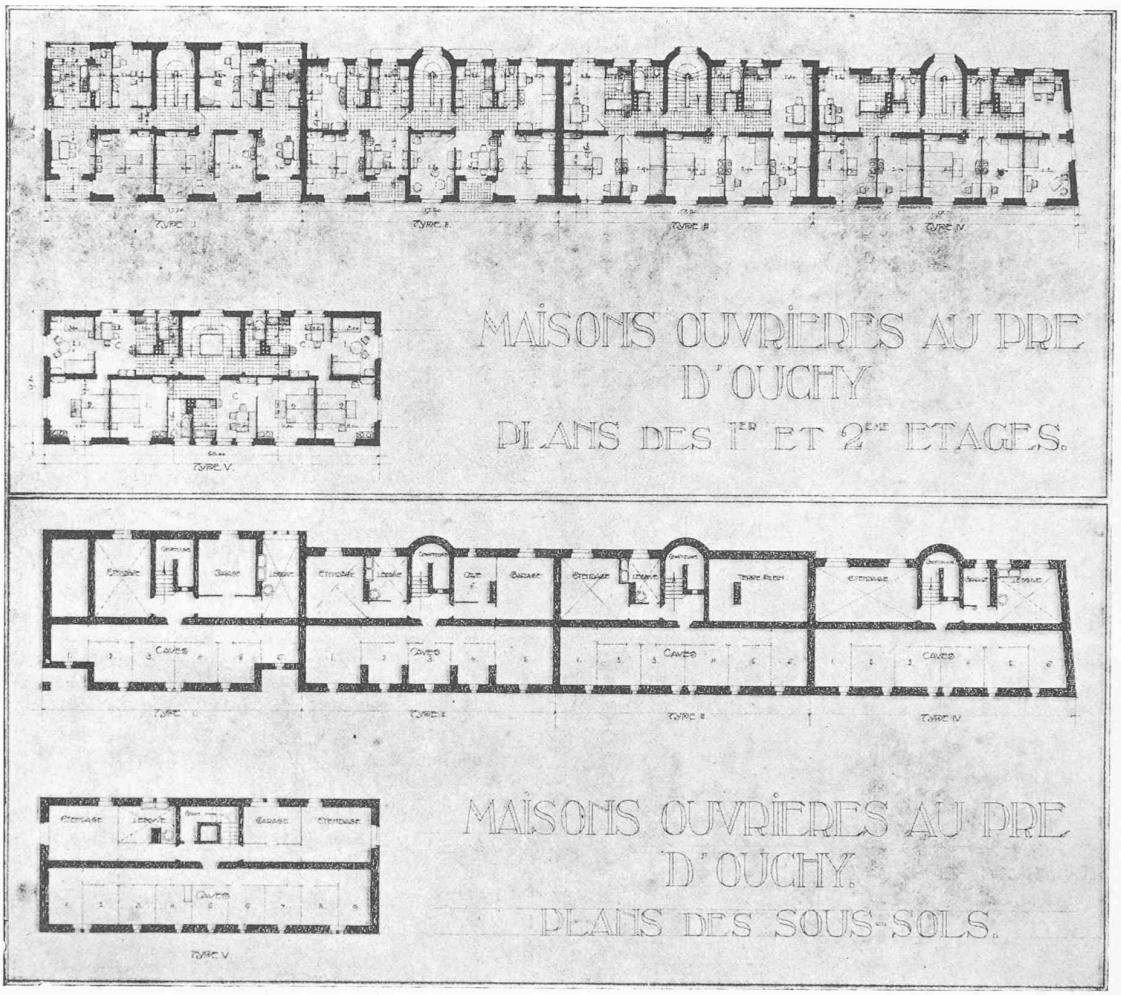
pour l'année 1920, de	Fr. 177 000 000
pour 1919, à part les 95,5 millions fournis par l'emprunt de 5 %, de	» 40 000 000
pour 1918, pour couvrir les rescriptions à 3 mois qui se trouvent en circulation .	» 140 000 000
Total des besoins de capitaux à fin 1920 .	Fr. 357 000 000

L'administration a l'intention de se procurer ces sommes :

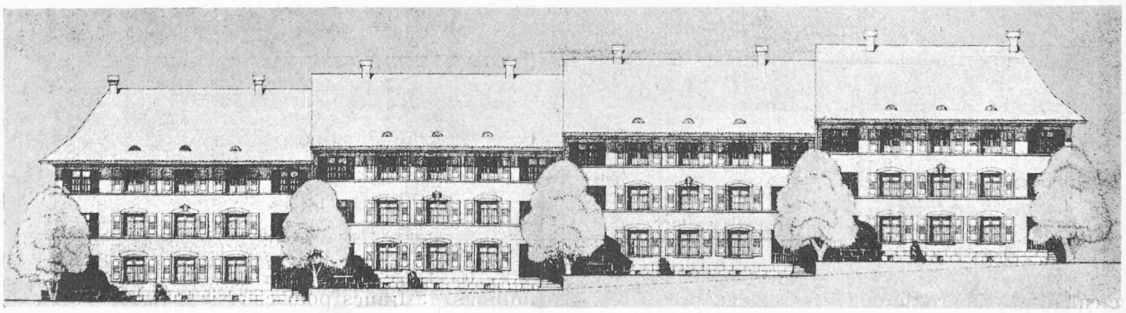
a. par la remise de bons de dépôt à la caisse de pensions et de secours, au montant de 8 000 000 de francs ;

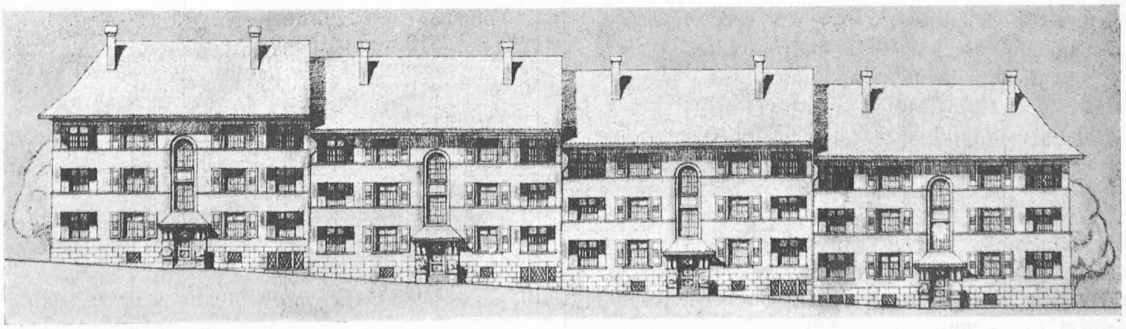
b. pour le reste, au moyen de prélèvements à la Banque nationale contre remise de bons du trésor de 3 mois en attendant que l'on puisse émettre de nouveaux emprunts consolidés.

CONCOURS D'IDÉES POUR LA CONSTRUCTION DE MAISONS OUVRIÈRES, A OUCHY



Echelle 1 : 500.





Façades. — 1 : 500.

IIme prix : projet « Tout simplement », de MM. *Brugger et Trivelli*, architectes, à Lausanne.