

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation des rapports du conseil d'administration et de la direction générale des chemins de fer fédéraux sur la gestion et les comptes de l'année 1909

Autor(en): **Comtesse / Schatzmann**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Comptes de l'année ... / Chemins de fer fédéraux**

Band (Jahr): - **(1909)**

PDF erstellt am: **22.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676200>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Message

du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

l'approbation des rapports du conseil d'administration et de la direction générale des chemins de fer fédéraux sur la gestion et les comptes de l'année 1909.

(Du 20 mai 1910.)

Monsieur le président et messieurs,

Le 29 avril 1910, le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux nous a adressé le rapport de la direction générale sur la gestion et les comptes de l'exercice de 1909, qui doivent aussi vous être soumis.

Le conseil d'administration fait d'abord remarquer, dans son rapport, que c'est pour la première fois que les comptes de cet exercice contiennent, indépendamment des recettes et dépenses de l'administration centrale et des arrondissements I et IV, les recettes et dépenses du V^e arrondissement (ancien réseau du Gothard). Il constate ensuite qu'en tenant compte du supplément extraordinaire de traitement de fr. 200 à allouer aux fonctionnaires et employés et de fr. 120 à allouer aux journaliers, le budget de 1909 prévoyait un excédent probable de dépenses de fr. 10,869,330, mais qu'au lieu de ce découvert présumé, le compte de profits et pertes solde en un déficit de fr. 4,091,020. Si l'on ajoute le déficit de l'exercice précédent, soit fr. 5,393,354, le solde passif au 31 décembre 1909 s'élève à fr. 9,484,374.

Le conseil d'administration déclare que ce résultat relativement favorable est dû à une augmentation des recettes et aussi, dans une forte mesure, à l'application aussi étendue que possible des mesures visant à une réduction des dépenses. La diminution des dépenses est de 3.14 % vis-à-vis de l'exercice précédent et même de 5.50 % en regard du budget. Abstraction faite du supplément extraordinaire de traitement, le coefficient d'exploitation est descendu de 71.03 en 1908 à 67.39 en 1909. De nouvelles économies pourront encore être faites notamment sur les dépenses pour le personnel, et l'administration des chemins de fer fédéraux continuera à s'efforcer de vouer toute son attention à la simplification de l'administration.

Enfin, le conseil d'administration exprime l'espoir que, si la reprise du trafic qui s'est manifestée se maintient avec persistance, on pourra en 1910 couvrir une partie du solde passif indiqué ci-dessus, et il fait encore un exposé des nouvelles grandes dépenses que les chemins de fer fédéraux ont en perspective, surtout à partir du 1^{er} avril 1912.

Nous n'avons rien à ajouter aux considérations développées dans le rapport du conseil d'administration.

Le rapport de la direction générale nous donne lieu aux observations qui suivent.

Voie et installations fixes.

Le tableau de la page suivante montre quelles ont été, en tant qu'il s'agit de la voie et des installations fixes, les dépenses de construction de 1910 comparées aux crédits budgétaires et aux dépenses de 1908. On voit ainsi que les dépenses totales se sont élevées à fr. 17,506,493, tandis que les prévisions budgétaires étaient de fr. 26,950,700, et qu'elles sont restées de fr. 3,600,000 en chiffre rond au-dessous de celles de l'année précédente. L'écart entre les dépenses effectives et les dépenses prévues s'est produit, comme en 1908, dans les cinq arrondissements, mais surtout dans le II^e. La modération commandée par la situation financière des chemins de fer fédéraux se manifeste ainsi très nettement.

Il est naturel que les dépenses se répartissent d'une manière très inégale sur les différents postes budgétaires. Pour quelques travaux de grande importance, il a été dépensé beaucoup plus qu'il n'avait été prévu, tandis que pour une quantité d'autres travaux les dépenses effectives sont restées au-

**Tableau comparatif des dépenses de construction
pour 1909 et du budget.**

	Budget de con- struction 1909	Dépenses en 1909		
		pour construc- tions pré- vues au budget	pour construc- tions non prévues au budget	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Simplon	1,000,000 <i>1,770,000</i>	46,561 <i>755,405</i>	— —	46,561 <i>755,405</i>
Ricken	1,200,000 <i>2,950,000</i>	1,355,283 <i>3,658,532</i>	— —	1,355,283 <i>3,658,532</i>
Lac de Brienz	500,000 —	64,363 —	— —	64,363 —
Direction générale	490,000 <i>465,000</i>	386,803 <i>380,940</i>	524,910 —	911,713 <i>380,940</i>
I ^{er} arrondissement	5,460,000 <i>6,960,200</i>	4,331,808 <i>4,618,274</i>	— 76,144 <i>6,901</i>	4,255,664 <i>4,625,175</i>
II ^e arrondissement	6,923,200 <i>8,344,800</i>	2,625,035 <i>3,837,651</i>	255,290 <i>120,607</i>	2,880,325 <i>3,958,258</i>
III ^e arrondissement	5,315,200 <i>7,626,400</i>	4,232,627 <i>4,572,355</i>	155,268 <i>182,872</i>	4,387,895 <i>4,755,227</i>
IV ^e arrondissement	5,467,000 <i>5,714,800</i>	3,443,452 <i>3,136,397</i>	— 127,730 <i>— 152,269</i>	3,315,722 <i>2,984,128</i>
V ^e arrondissement (mai à décembre)	808,900 —	184,927 —	104,040 —	288,967 —
Total des 5 arrondissements	23,760,700	14,817,849	310,724	15,128,573
Total des 4 arrondissements	<i>28,646,200</i>	<i>16,164,677</i>	<i>158,111</i>	<i>16,322,788</i>
Ensemble	26,950,700 <i>33,831,200</i>	16,670,859 <i>20,959,554</i>	835,634 <i>158,111</i>	17,506,493 <i>21,117,665</i>

Les nombres en caractères italiques indiquent les prévisions budgétaires et dépenses de construction pour 1908.

dessous des prévisions budgétaires. Le budget a été dépassé de plus de fr. 100,000 pour les travaux ci-après :

Chemin de fer du Ricken :

- I^{er} arrondissement: Extension de la gare de Renens,
Extension de la gare de Sion,
Doublement de la voie St-Maurice-Martigny ;
- II^e arrondissement: Voie de garage à la gare aux marchandises de Bâle ;
- III^e arrondissement: Ateliers de Zurich,
Extension de la station d'Oerlikon ;
- IV^e arrondissement: Transformation de la station de St-Fiden.

Ces travaux ont occasionné une dépense totale de francs 6,301,294, laquelle dépasse de fr. 2,181,294 les prévisions budgétaires.

Quant aux travaux pour lesquels les crédits n'ont été que peu utilisés ou ne l'ont pas été du tout, nous nous bornerons à citer les suivants, dont le devis dépasse fr. 100,000 :

Achèvement du second tunnel du Simplon ;

Chemin de fer du lac de Brienz ;

- I^{er} arrondissement: Passage inférieur à Versoix,
Extension de la gare de Villeneuve,
Passages inférieurs à Yvorne-Aigle,
Extension de la station de Martigny,
Extension de la station de Serrières,
Extension de la station de Neuchâtel,
Doublement de la voie Neuchâtel-Saint-Blaise ;
- II^e arrondissement: Transformation de la gare aux voyageurs de Bâle et entrée de la ligne du Jura dans cette gare,
Extension de la station de Pratteln,
Extension de la station de Liestal,
Passage inférieur à Herzogenbuchsee,
Extension de la station de Vieux-Soleure,
Extension de la station de Derendingen,
Transformation de la gare de Bienne,
Doublement de la voie Wilerfeld-Gümli-
ligen,
Passage supérieur du chemin Singer à Bâle,
Voie de tiroir à Olten,
Passage inférieur près du pont St-Karli à Emmenbrück-Lucerne ;

- III^e arrondissement: Extension de la gare de Brugg,
 Extension de la station de Dübendorf,
 Eclairage électrique à Zurich, y compris
 la centrale,
 Remplacement du pont supérieur de la
 Limmat à Wettingen,
 Bâtiment de l'entrepôt de douane à Zu-
 rich,
 Nouvelle station de Schübelbach,
 Extension de la station d'Affoltern à
 l'Albis;
- IV^e arrondissement: Extension des voies de triage à Winter-
 thour et passage inférieur de la
 route de Zurich,
 Transformation de la station de Gossau,
 Agrandissements à Rorschach,
 Transformation de la station de Rheineck,
 Transformation de la gare de Romans-
 horn,
 Station centrale à Arbon,
 Voies de garage à St-Gall,
 Extension de la gare de Rüti (Rheintal);
- V^e arrondissement: Travaux en vue de l'amélioration des
 chemins pour le transport des bois.

Le compte « Travaux inachevés », qui avait atteint le
 chiffre de fr. 72,562,532 l'année précédente, n'a plus été que
 de fr. 62,786,516 et a donc subi une diminution de fr. 9,776,022.

Matériel roulant.

Pour l'achat de matériel roulant, le budget prévoyait
 fr. 10,865,000 et l'on a dépensé fr. 10,055,692.18; pour le
 mobilier et les ustensiles, la prévision budgétaire était de
 fr. 749,400 et la dépense a été de fr. 582,156.52.

Dépenses totales de construction.

Les dépenses de construction pour 1909, y compris celles
 qui ont été faites pour des entreprises accessoires (navigation
 à vapeur sur le lac de Constance) et celles qui ont été cou-
 vertes au moyen de crédits supplémentaires, se sont élevées
 à fr. 28,144,993.95 (budget de construction de 1909: francs
 38,567,100). Une somme de fr. 5,931,384.41 étant imputable

au compte d'exploitation, les dépenses nettes de construction se chiffrent par fr. 22,213,609. 54 (en 1908 elles avaient atteint fr. 36,497,817. 14).

En 1909 on a renouvelé 93,644 mètres courants de voie avec du matériel du nouveau type des C. F. F. (rails de 46 kilos par mètre), et jusqu'à présent en tout 956,603 mètres courants.

Parcours des trains.

Aux données fournies dans le rapport de gestion du département des chemins de fer concernant les parcours des trains se joignent celles qui se trouvent à la page 139 du rapport de la direction générale. Il est dit là que la réduction, vis-à-vis de 1908, des parcours kilométriques effectués par les trains de voyageurs, suivant les horaires approuvés, dans les arrondissements I à IV a atteint 559,724 kilomètres-trains pour toute l'année 1909 et qu'elle a été de 831,607 kilomètres-trains pour la période du 1^{er} mai 1909 au 30 avril 1910 en regard de la même période 1908/1909.

Comptes.

Les comptes et le bilan des chemins de fer fédéraux pour 1909 ont été soumis à une vérification générale conformément aux règles établies par les lois. Il reste encore à opérer, comme c'est le cas chaque année, la vérification des dépenses imputables au compte de construction ainsi que des prélèvements sur le fonds de renouvellement et, s'il y a des différences, la compensation s'établira, comme d'habitude, dans le bilan de l'exercice suivant.

Le résultat financier de l'exercice de 1909 a été favorablement influencé par l'accroissement des produits du service des voyageurs et des marchandises, par la réduction des parcours kilométriques, par la baisse des prix des charbons et autres matières de consommation, par la diminution des frais d'entretien des lignes et par les mesures de toute espèce visant la réalisation d'économies, notamment aussi dans l'emploi des imprimés ainsi que dans les installations et l'entretien des bureaux et locaux de service. En revanche, il s'est produit des aggravations de charges par suite des améliorations ordinaires de traitements, des allocations spéciales accordées au personnel, de l'augmentation des versements dans la caisse de secours, de l'accroissement des intérêts des emprunts et de l'augmentation de l'amortissement du capital d'établissement.

Nous croyons avec les autorités administratives des chemins de fer fédéraux qu'on doit continuer d'exploiter l'entreprise avec une grande prudence et en cherchant sans relâche à faire des économies, si l'on veut rétablir l'équilibre entre les recettes et les dépenses et créer une situation financière généralement satisfaisante.

Nous faisons suivre, comme de coutume, un relevé comparatif des principaux chapitres du compte. Aux postes de 1908 ont été ajoutés en partie les résultats de la ligne du Gothard qui a été incorporée depuis lors au réseau des chemins de fer fédéraux.

Compte d'exploitation

<i>Recettes.</i>		
	1909	1908
	Fr.	Fr.
Trafic-voyageurs	66,457,152	65,214,598
Trafic-marchandises	92,288,032	89,480,097
Recettes diverses	6,795,438	7,146,475
Total	165,540,622	161,791,170
<i>Dépenses.</i>		
	1909	1908
	Fr.	Fr.
Administration générale.	3,683,407	3,695,164
Entretien et surveillance de la voie	15,973,133	18,906,897
Expédition et mouvement	37,204,941	36,659,215
Traction	44,043,587	45,630,990
Dépenses diverses.	11,862,229	11,184,917
Total	112,767,297	116,077,183
A défalquer : Indemnités pour l'exploitation d'autres lignes	— 1,217,126	— 912,057
Dépenses nettes avec frais de renouvellement.	111,550,171	115,165,126
Dépenses imputables au fonds de renouvellement	— 6,244,450	— 7,621,967
Dépenses nettes d'exploitation et d'entretien	105,305,721	107,543,159
Excédent des recettes sur les dépenses	60,234,901	54,248,011

Pour que ce compte fût complet, il faudrait y ajouter les dépenses occasionnées par les suppléments alloués au personnel. Il n'est cependant pas possible de déterminer exactement les dépenses faites en faveur du personnel du service actif, parce que dans le montant des dépenses sont aussi comprises les sommes payées au personnel des travaux, aux ouvriers du service d'entretien et de renouvellement de la voie et à ceux des ateliers (entreprises accessoires), et vu l'impossibilité de compléter après coup les comptes spéciaux. Le montant des allocations extraordinaires figure donc toujours dans le compte de profits et pertes.

Comptes de profits et pertes.

<i>Recettes</i>	1909	1908
	Fr.	Fr.
Excédent des produits de l'exploitation (frais de renouvellement compris dans le compte).	53,990,451	46,626,044
Produit des capitaux disponibles	3,037,694	3,664,554
Intérêt à la charge du compte de construction	788,243	587,724
Produit de la navigation sur le lac de Constance.	163,981	157,087
Prélèvements sur le fonds de renouvellement.	6,244,450	7,621,967
Prélèvements sur le fonds de couverture de pensions de l'ancienne compagnie J. S.	77,566	81,269
Subvention de l'Italie.	66,000	66,000
Autres recettes.	293,687	85,647
Total des recettes	64,662,072	58,860,292
<i>Dépenses.</i>	1909	1908
	Fr.	Fr.
Prix du bail du Vevey-Chexbres.	30,000	30,000
Intérêts en comptes courants, provisions etc.	3,625,231	1,334,394
Intérêts des emprunts consolidés	43,125,384	43,220,488
Sommes affectées à l'amortissement légal.	6,486,699	4,549,755
Amortissement d'installations disparues	500,000	970,200
Amortissement de frais d'emprunt	423,754	
A reporter	54,191,068	50,104,837

	Report	54,191,068	50,104,837
Versement dans le fonds de renouvellement		8,524,036	8,574,333
Versement dans le fonds de couverture des pensions de l'ancien J. S.		17,557	19,692
Fonds d'assurance contre l'incendie		113,300	100,000
Amortissement et intérêt du bilan d'entrée de la caisse de pensions et de secours		915,000	915,000
Dépenses diverses		126,503	89,110
Allocations extraordinaires du personnel		4,865,628	2,539,280
Total des dépenses		68,753,092	62,342,252
Excédent des dépenses		4,091,020	3,481,960
Solde actif de l'année précédente .		—	429,813
Solde passif de l'année précédente		5,393,354	—
Déficit total		9,484,374	3,052,147

Le résultat de 1908, que nous avons ajouté comme terme de comparaison, paraît de fr. 2,341,207 plus favorable qu'il n'était en réalité, parce qu'on y avait fait rentrer les postes du compte de profits et pertes de la ligne du Gothard.

L'accroissement des recettes et dépenses d'exploitation des chemins de fer fédéraux depuis leur existence ressort du relevé ci-dessous ; dans ce relevé ne sont pas compris les frais de renouvellement de la voie de fer et du matériel roulant, mais les allocations de renouvellement et suppléments extraordinaires payés depuis 1906, qui concernent principalement l'exploitation, y sont aussi comptés.

Année	Recettes	Dépenses	Excédent	Coefficient
	(en millions de francs)			%
1903	111, ₁	67, ₀	44, ₁	60, ₁
1904	114, ₆	70, ₅	44, ₁	61, ₆
1905	120, ₇	73, ₂	47, ₅	60, ₆
1906	132, ₈	82, ₇	50, ₁	62, ₃
1907	142, ₉	92, ₈	50, ₁	64, ₉
1908	142, ₁	96, ₄	45, ₇	67, ₈
1909 (avec le Gothard)	165, ₅	110, ₁	55, ₄	66, ₅

Fonds de renouvellement

Les versements effectués dans ce fonds ont eu lieu suivant les règles établies par le Conseil fédéral, conformément à la loi sur la comptabilité, pour les chemins de fer fédéraux et pour le chemin de fer du Gothard. Les dotations comptées pour le réseau du Gothard (V^e arrondissement) concernent les mois de mai à décembre 1909. Le fonds de renouvellement du Gothard n'a pas encore été repris, parce que la compagnie ne se croit pas tenue d'en effectuer la remise, comme la Confédération le lui a demandé.

Pour les trois dernières années, le fonds de renouvellement accuse les chiffres suivants :

	1909	1908	1907
	Fr.	Fr.	Fr.
Versements	8,524,036	7,815,157	7,692,151
Prélèvements	6,244,450	7,073,347	6,069,473
Excédent des versements	2,279,586	741,810	1,622,678
Montant total	63,420,058	61,140,472	60,398,662

Le grand excédent des versements pour 1909 s'explique par le ralentissement des réfections.

Le portefeuille de renouvellement se compose d'obligations des chemins de fer fédéraux, la plupart à 3 ¹/₂ %, pour fr. 59,000,000 et de fonds publics pour fr. 2,100,000. Nous nous sommes exprimés sur le montant du fonds de renouvellement dans notre rapport concernant les comptes de l'année précédente et avons montré qu'il n'est pas trop élevé comparativement à d'autres entreprises pour lesquelles les sommes nécessaires ont été exactement calculées.

Amortissements.

Les amortissements opérés en 1909 sont les suivants :

a. Amortissement légal du capital d'établissement	Fr. 6,486,699
b. Amortissement d'installations disparues	» 500,000
c. Amortissement de frais d'emprunts	» 423,754

Total Fr. 7,410,453

L'année précédente, il y avait en compte fr. 5,181,585.

Un des facteurs de l'augmentation est le premier amortissement de fr. 672,000 sur le capital d'établissement du chemin de fer du Gothard.

Compte de construction.

L'examen supplémentaire des comptes de 1908 a donné lieu à quelques rectifications sans importance par rapport à la dépense totale.

La valeur des installations existantes et des travaux de construction inachevés figure au bilan pour fr. 1,098,000,000. Les frais d'établissement du Gothard n'y seront ajoutés que plus tard, après la fixation du prix du rachat. La contre-valeur des paiements effectués provisoirement à la compagnie du Gothard et des emprunts repris de cette compagnie a été portée pour le moment par fr. 123,090,000 dans le compte des débiteurs divers.

Nous renvoyons, pour d'autres renseignements, au chapitre « Voie de fer et installations fixes ».

Caisse de pensions et de secours.

Depuis le 1^{er} mai 1909, la direction générale des chemins de fer fédéraux gère aussi les caisses de secours du personnel du Gothard. Les deux parties ne sont pas encore d'accord sur le montant de la réserve nécessaire pour la caisse de pensions. Le différend sera vidé suivant le résultat de l'expertise qui a été ordonnée, ou par un arrêt du Tribunal fédéral.

* * *

Nous adhérons aux propositions du conseil d'administration dans le sens des considérations que nous venons d'exposer.

Nous vous recommandons, en conséquence, l'adoption du projet d'arrêté dont la teneur suit et vous prions d'agréer, monsieur le président et messieurs, les nouvelles assurances de notre haute considération.

Berne, le 20 mai 1910.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le président de la Confédération,
COMTESSE.

Le chancelier de la Confédération,
SCHATZMANN.

Annexes :

- 1^o Rapport et proposition du conseil d'administration, du 29 avril 1910.
- 2^o Rapport de la direction générale, du 8 avril 1910.

