

Zeitschrift: Comptes de l'année ... / Chemins de fer fédéraux
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1910)

Artikel: Rapport et proposition du Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral concernant le rapport de la Direction générale sur la gestion et les comptes de l'année 1910 des chemins de fer fédéraux, pour être transmis à l'Assemblée ...

Autor: Arx, Casimir von / Murset
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676228>

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: 07.02.2026

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

Rapport et proposition

du

Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux
au Conseil fédéral concernant le rapport de la
Direction générale sur la gestion et les comptes de
l'année 1910 des chemins de fer fédéraux, pour
être transmis à l'Assemblée fédérale.

(Du 28 avril 1911.)

*Monsieur le président de la Confédération,
Messieurs les conseillers fédéraux,*

Aux termes de l'article 17, ch. 3, de la loi fédérale du 15 octobre 1897 sur l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération, ainsi que l'organisation des chemins de fer fédéraux, les comptes annuels établis par la Direction générale et son rapport de gestion doivent être soumis à l'examen et au préavis du Conseil d'administration avant d'être adressés au Conseil fédéral et à l'Assemblée fédérale.

Conformément à cette disposition, le compte de l'exercice de 1910 a été soumis à une délégation de notre Commission permanente, laquelle a constaté, par de nombreux pointages, l'entière concordance des livres et des comptes, comme aussi, d'une manière générale, la tenue parfaite des livres. La délégation a procédé aussi à la vérification de diverses caisses et des portefeuilles de la Direction générale, ainsi que de ceux de l'ancienne compagnie du St. Gothard, qui sont encore gérés par la caisse du V^e arrondissement; cette vérification ne donne lieu non plus à aucune observation. La délégation insiste toutefois sur le fait que le temps disponible pour

ces travaux de vérification est tout à fait insuffisant. Il n'est guère possible à l'administration d'arrêter les comptes avant la fin de mars, et comme aux termes de l'article 63 du règlement d'exécution de la loi sur le rachat ces comptes doivent être remis au Conseil fédéral avant la fin d'avril de l'année suivante, pour être communiqués à l'Assemblée fédérale, il ne sera possible de trouver le temps nécessaire à un examen minutieux, étendu à toutes les branches de service, qu'en prolongeant ce dernier délai et en reportant l'approbation des comptes à la session d'automne ou à celle de décembre. Des plaintes analogues ont déjà été exprimées au sein des commissions des Chambres fédérales chargées de rapporter sur les comptes, aussi y aura-t-il lieu de reprendre cette question lors de la revision de la loi sur le rachat.

Afin de donner une idée de la marche de l'exercice, en tant qu'elle trouve son expression dans les comptes, nous nous permettons de relever tout d'abord les chiffres suivants:

Les recettes d'exploitation s'élèvent à . . .	fr. 187,604,055
Augmentation par rapport au compte de 1909 »	13,373,156
Augmentation du produit du service des voyageurs 8,27 %, soit »	5,779,108
Augmentation du produit des transports de bagages, d'animaux et de marchandises 7,01 %, soit »	6,827,530
Augmentation des recettes diverses »	766,518
Les dépenses d'exploitation sont de »	117,779,236
Diminution par rapport au compte de 1909 »	648,564
Solde actif du compte d'exploitation de 1909 »	56,451,663
Solde actif du compte d'exploitation de 1910 »	70,473,383

Ce résultat favorable du compte d'exploitation se traduit d'une manière satisfaisante dans le compte de profits et pertes. Le solde passif de celui-ci, qui était de fr. 9,484,373.80 au 31 décembre 1909, se trouve réduit à fr. 1,535,615.95, allocations pour cause de renchérissement de la vie comprises, de sorte qu'en réalité l'excédent des recettes sur les dépenses est de fr. 7,948,757.25.

Ensuite de l'amélioration du résultat de la clôture de compte, le coefficient d'exploitation accuse une diminution très notable; il s'est élevé, en effet:

en 1903 à	.	.	.	.	65,53
» 1904 »	.	.	.	.	67,68
» 1905 »	.	.	.	.	66,42
» 1906 »	.	.	.	.	67,49
» 1907 »	.	.	.	.	69,22
» 1908 »	.	.	.	.	72,82
» 1909 »	.	.	.	.	70,32
» 1910 »	.	.	.	.	65,48 seulement,

y compris les allocations pour cause de renchérissement accordées au personnel.

On voit par cette comparaison que le coefficient d'exploitation est redescendu à un chiffre inférieur à celui de 1903, première année d'exploitation du réseau principal des chemins de fer fédéraux. On est donc parvenu à rétablir entre les recettes et les dépenses plus élevées qui ont été la conséquence inévitable des grands développements donnés à l'exploitation, la proportion qu'accusaient les chemins de fer privés, lors de la nationalisation, bien que leurs prestations fussent de beaucoup plus faibles.

Ce qu'il y a de particulièrement réjouissant dans les résultats que nous venons de citer, c'est que l'excédent ne provient pas seulement d'un surcroît de recettes, mais qu'il a notamment aussi pour cause une diminution des dépenses. Jusqu'à fin 1908, l'accroissement des recettes avait régulièrement entraîné une augmentation correspondante des dépenses.

Si cet état de choses s'est modifié, malgré une augmentation des recettes se chiffrant à plus de 13 millions de francs, nous le devons non seulement aux mesures d'économie qui ont été prises et aux simplifications apportées dans tous les domaines de l'administration et de l'exploitation, mais surtout à la réduction des parcours réalisée depuis le 1^{er} mai 1909. Les chiffres qui suivent permettent de se rendre compte de l'influence exercée par cette réduction sur l'économie des chemins de fer fédéraux:

	1908	1910
Kilomètres-locomotives . . .	45,150,718	43,052,350
Kilomètres-trains . . .	34,425,647	33,254,454
Kilomètres-voyageurs . . .	1,767,605,063	2,017,198,378
Kilomètres-tonnes . . .	1,098,892,876	1,191,162,141

Tandis que les kilomètres-voyageurs se sont accrus d'environ 14 % et les kilomètres-tonnes d'environ 8 %, les kilomètres-locomotives ont diminué d'à peu près 5 %, c'est-à-dire de 2,098,368. Puisque les frais bruts d'un kilomètre-locomotive

sont en moyenne d'environ fr. 2.75, chacun se rendra immédiatement compte de l'influence considérable et presque décisive exercée sur la situation financière des chemins de fer fédéraux, indépendamment de l'utilisation rationnelle des nouvelles locomotives plus puissantes, par la réduction qui a été opérée sur le nombre des trains. Et il est certainement permis d'affirmer, à ce propos, que cette mesure n'a pas occasionné d'ennuis notables au public voyageur, mais qu'au contraire les trains supprimés ne répondaient pas à une très grande nécessité. Mais une leçon se dégage aussi de ce qui précède: c'est que les autorités compétentes doivent se montrer très circonspectes vis-à-vis des demandes de nouveaux trains qui surgissent derechef de tous côtés, si l'on ne veut pas compromettre à nouveau la situation financière des chemins de fer fédéraux.

La question des parcours kilométriques est en rapport étroit avec les dépenses pour le personnel. L'administration voue à ce chapitre une attention d'autant plus grande que l'amélioration de la situation économique du personnel imposera à l'avenir de nouvelles charges considérables aux chemins de fer fédéraux; mais ceux-ci ne pourront les supporter que si le personnel existant est utilisé rationnellement dans la mesure des prescriptions légales, et si l'entreprise ne s'embarrasse d'aucun poids mort inutile.

Or il est permis de constater avec satisfaction que malgré une augmentation sensible de trafic, malgré l'ouverture de la ligne du Ricken et malgré celle du chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg, dont les C.F.F. ont entrepris l'exploitation, l'effectif du personnel est de nouveau en diminution cette année. La délégation de notre Commission permanente dont il est parlé au début du présent rapport a établi une comparaison de l'effectif moyen des employés et des ouvriers entre le II^e semestre de 1909 et la période correspondante de 1910, de laquelle il résulte que le personnel a diminué de 655 agents, savoir:

	1909	1910
Administration générale	1,013	997
Entretien et surveillance de la voie	7,947	7,555
Service de l'expédition et des trains	15,938	15,866
Service de la traction	5,475	5,463
Services auxiliaires	5,122	4,776
Entreprises accessoires	85	85
Emplois temporaires	165	358
	<hr/> 35,755	<hr/> 35,100

L'état actuel du fonds de renouvellement est tout aussi réjouissant que le résultat du compte de profits et pertes.

Ce fonds s'est accru en 1910 de . . . fr. 8,874,143
tandis que les prélèvements ont été de . . . » 6,772,947

L'augmentation nette est donc de . . . fr. 2,101,196

Il s'est successivement augmenté dans la mesure suivante:

1902	. . .	fr. 34,640,000	
1903	. . .	» 53,397,000	
1904	. . .	» 56,849,000	
1905	. . .	» 58,613,000	
1906	. . .	» 58,775,000	
1907	. . .	» 60,398,000	
1908	. . .	» 61,140,000	
1909	. . .	» 63,420,000	} non compris le fonds de l'ancienne C ^{ie} du St. Gothard.
1910	. . .	» 65,521,000	

Les intérêts du fonds de renouvellement sont versés au compte général et contribuent ainsi à fournir la somme affectée aux amortissements. Ce fonds constitue donc principalement une réserve à côté du compte d'amortissement.

Les amortissements effectués jusqu'ici sont exposés dans le tableau joint au présent rapport.

Il y a lieu de faire remarquer à propos de cette récapitulation que le matériel roulant ne s'amortit que jusqu'à concurrence de 30 %, qu'aucun amortissement ne s'opère sur la partie italienne du tunnel du Simplon et sur les travaux inachevés, et que le chiffre du capital d'établissement de l'ancien chemin de fer du St. Gothard repose sur une simple appréciation.

Ce tableau démontre clairement la réalisation du but principal poursuivi par le rachat, qui est d'amortir les installations dans l'espace de 60 ans. Le poste « amortissement légal du capital d'établissement », de fr. 42,000,000 en chiffre rond, doit être considéré comme le bénéfice réalisé par les chemins de fer fédéraux, lequel, sous le régime des chemins de fer privés, aurait pris la forme de dividendes et aurait ainsi été soustrait à la communauté. Il faut, à côté de cela, considérer les perfectionnements et les facilités de toute

espèce qui sont le fait de la nationalisation. Ces considérations donnent l'idée du résultat obtenu par le rachat.

* * *

Le rapport de la Direction générale nous suggère les quelques observations qui suivent:

On a réussi à s'entendre avec les intéressés étrangers au sujet du trafic du Simplon, et nous espérons qu'il en résultera une augmentation du mouvement des marchandises par cette ligne, lequel est encore très modeste.

Les négociations touchant l'incorporation de la ligne Lac de Constance-Toggenbourg ont aussi abouti à une entente, et la ligne du Ricken a été livrée à l'exploitation dans le courant de l'exercice. Ces deux facteurs occasionneront avant tout, aux chemins de fer fédéraux, une perte qu'il n'est pas encore possible, pour le moment, de déterminer exactement.

Nous pouvons aussi effleurer ici la question des cartes annuelles de libre circulation, tant de fois soulevées. En 1910, le total de ces cartes s'est élevé à 3576 et se répartit comme suit :

Fonctionnaires des chemins de fer fédéraux, environ	40 %
Autorités suisses, environ	9 %
Autres entreprises de transport suisses, environ .	11 %
Fonctionnaires de chemins de fer étrangers, environ	35 %
Divers, environ	5 %

On voit donc que l'étranger reçoit, en raison des rapports existant entre administrations, plus du tiers de ces cartes, mais ces cartes-là ne sont que peu utilisées ou ne le sont pas du tout.

Grâce au renouvellement, pour trois ans, des fr. 34,000,000 de bons de caisse échus au printemps de 1911, l'emprunt de fr. 80,000,000 opéré en novembre 1909 a fourni aux chemins de fer fédéraux des capitaux disponibles importants. Ceux-ci figurent dans le bilan au 31 décembre 1910 pour une somme de fr. 62,442,846. Ils sont en majeure partie placés dans des banques et portent intérêt. Si l'on fait abstraction des versements qu'il y aura éventuellement lieu de faire aux actionnaires de l'ancienne compagnie du St. Gothard, ces capitaux suffiront, avec les excédents de l'exploitation, aux besoins courants de caisse des années 1911 et 1912 et d'une partie de 1913. Parmi ces besoins de caisse nous entendons les intérêts

échus et les obligations sorties aux tirages au sort, les dépenses de construction, celles d'achat de matériel roulant et de matières diverses, la rétribution du personnel, ainsi que les avances qu'il y aura probablement lieu de faire à la compagnie du St. Gothard en liquidation. Nous relevons cette circonstance avec satisfaction, parce que la situation actuelle du marché de l'argent ne serait pas favorable à la conclusion d'emprunts, et parce qu'elle démontre que les chemins de fer fédéraux peuvent attendre en toute tranquillité un moment plus propice pour faire une nouvelle opération financière de grande envergure. Si en outre les achats de matériel roulant et les travaux neufs sont réduits à 25 millions de francs environ pendant les prochaines années, comme on en a l'intention, il ne sera sans doute pas difficile de couvrir les besoins d'argent futurs des chemins de fer fédéraux, tout en empruntant en Suisse même.

* * *

Ainsi que nous l'avons dit au début de ce rapport, les résultats de l'exercice ont eu pour effet de réduire, à fin 1910, à fr. 1,535,615 le solde passif de 1909, qui était de fr. 9,484,373. Il nous paraît qu'ainsi les chemins de fer fédéraux sont sortis de la période des déficits. Le déficit relativement léger qui reste encore sera sans aucun doute couvert par le produit de l'exercice de 1911. Mais pour peu que nous jetions un coup d'œil sur l'avenir prochain, nous devons constater qu'il est d'autant plus nécessaire d'observer en toutes choses une prudence et une réserve toute particulière.

L'année 1911 nous occasionnera déjà de fortes dépenses nouvelles. En effet, tandis qu'on était parti, en faisant les calculs relatifs à la nouvelle loi sur les traitements, de la supposition que les dispositions matérielles essentielles de cette loi n'entreraient en vigueur que le 1^{er} avril 1912, l'Assemblée fédérale a décidé qu'à partir du 1^{er} janvier 1911 les suppléments extraordinaires, qui représentent en chiffre rond fr. 4,250,000, ne seraient plus alloués sous la forme d'un subside temporaire mais seraient considérés comme une fraction du traitement. Il s'ensuit que ce supplément est payé par mensualités et qu'il faut verser à la caisse de pensions et de secours cinq facteurs mensuels de l'augmentation, plus la contribution régulière de 7 %, soit au total fr. 1,900,000.

Les principales dispositions matérielles de cette loi en-

treront en vigueur le 1^{er} avril 1912. D'après le classement du personnel dans la nouvelle échelle des traitements, tel que la Direction générale l'a proposé au Conseil d'administration, il s'ensuivra les dépenses supplémentaires que voici:

a. pour traitements annuels	fr. 11,097,170
b. pour contributions annuelles à la caisse de pensions et de secours	» 753,000
c. pour versement unique à ladite caisse	» 4,603,000

Pour 1912, le surcroît de charge sera donc le suivant:

a. $\frac{3}{4}$ de fr. 11,097,170	fr. 8,322,877
b. $\frac{3}{4}$ » » 753,000	» 564,750
c. en entier	» 4,603,000
Total	fr. 13,490,627

Comme l'année 1911 aura déjà accusé une dépense supplémentaire de	» 6,150,000
le surcroît de charges de 1912 vis-à-vis de 1911 sera de	fr. 7,340,627

A partir de 1913, la dépense supplémentaire atteindra:

a. en entier, la somme ci-dessus	fr. 11,097,170
b. en entier, la somme ci-dessus	» 753,000
soit	fr. 11,850,170

Si nous déduisons la somme déjà dépensée en 1911	» 4,547,500
il reste en plus vis-à-vis de 1911	fr. 7,302,670

Il est probable que ces chiffres subiront encore une augmentation par suite d'un relèvement modique des maxima des degrés inférieurs de la VII^e classe des traitements; nous devons également faire remarquer qu'il n'est pas tenu compte, dans ces calculs, du relèvement des salaires des ouvriers à la journée. Nous croyons cependant que les perspectives ne sont pas précisément inquiétantes pour l'avenir. On peut admettre, au contraire, que l'administration pourra supporter, sans rupture de l'équilibre financier, la forte augmentation de dépenses consentie en faveur du personnel, augmentation qui peut être considérée comme tout à fait urgente et opportune. Mais d'autre part une très grande réserve est de rigueur en présence du fait que la situation n'est pas éclair-

cie vis-à-vis des Etats subventionnants et des actionnaires du chemin de fer du St. Gothard. Il s'agira notamment de régler l'exécution des travaux déjà décidés ou simplement projetés d'après les ressources disponibles et d'après la solution qui sera donnée au projet de relèvement des taxes pour le transport des voyageurs. Nous ne nous dissimulons aucunement, d'ailleurs, que cette réforme n'a des chances d'être acceptée que si la nécessité en est incontestablement démontrée, une fois que toutes les simplifications et toutes les économies possibles seront réalisées.

* * *

Pour terminer, nous avons l'honneur de vous

proposer

les résolutions suivantes:

1. Les comptes de 1910 et le bilan au 31 décembre 1910 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.
2. Le solde passif du compte de profits et pertes de 1910, par fr. 1,535,615.95, est reporté à compte nouveau.
3. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1910 est approuvée.

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

Berne, le 28 avril 1911.

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

Le président,
Casimir von Arx.

Le secrétaire,
Murset.

Annexe :
Un tableau.