

<b>Zeitschrift:</b>	Comptes de l'année ... / Chemins de fer fédéraux
<b>Herausgeber:</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>Band:</b>	- (1913)
<b>Artikel:</b>	Rapport et proposition du Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux présenté au Conseil fédéral, à l'adresse de l'Assemblée fédérale, à l'appui du rapport de la Direction générale sur la gestion et les comptes de l'année 1913
<b>Autor:</b>	Arx, Casimir von / Oetiker
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-676048">https://doi.org/10.5169/seals-676048</a>

### 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:** 06.02.2026

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

**Rapport et proposition**  
du  
**Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux**  
présenté au  
Conseil fédéral, à l'adresse de l'Assemblée fédérale,  
à l'appui du  
rapport de la Direction générale  
sur la  
**gestion et les comptes de l'année 1913.**

(Du 30 avril 1914.)

---

*Monsieur le président de la Confédération,*

*Messieurs les conseillers fédéraux,*

Conformément à l'art. 17, chiffre 3, de la loi fédérale du 15 octobre 1897 sur l'acquisition et l'exploitation des chemins de fer pour le compte de la Confédération, ainsi que l'organisation des chemins de fer fédéraux, nous avons vérifié les comptes de 1913 et le rapport de gestion établis par la Direction générale.

L'examen de ces comptes a été effectué par une délégation de notre Commission permanente. Elle a comparé le compte de profits et pertes et le bilan avec les livres correspondants, et a constaté une concordance parfaite. Le Département fédéral des chemins de fer s'est refusé, pour le moment, à prolonger le délai de présentation des comptes annuels, dans l'idée qu'il fallait avant tout rechercher les moyens de simplifier encore l'établissement de ces comptes,

ainsi que du rapport de gestion. On est en train d'examiner si le règlement sur la présentation et la forme des comptes et bilans des chemins de fer suisses, révisé par le Conseil fédéral et applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1915, permet de pareilles simplifications, et, par conséquent, un plus rapide établissement des comptes dans le cas où le délai de présentation du rapport du Conseil d'administration au Conseil fédéral ne peut vraiment pas dépasser le 30 avril, et où les exercices des chemins de fer fédéraux doivent correspondre à l'année civile. La Direction générale nous a promis un rapport à ce sujet.

Nous n'hésitons pas à répéter ce que nous avons dit à plusieurs reprises : Les délais actuels ne permettent absolument pas de procéder à une vérification tant soit peu approfondie de la gestion et des comptes. C'est en insistant sur cette réserve expresse que nous présentons les observations que voici :

Il s'est produit en 1913 un certain nombre d'événements importants pour l'agrandissement du réseau des chemins de fer fédéraux, c'est-à-dire de l'œuvre de rachat.

Nous citons en première ligne la ratification de la convention passée le 13 octobre 1909 entre la Suisse, l'Allemagne et l'Italie au sujet du *chemin de fer du St. Gothard*.

Les Chambres fédérales n'ont ratifié cette convention qu'après de longs et laborieux débats. Il faudra qu'elle soit appliquée loyalement par tous les intéressés pour dissiper les craintes sérieuses, d'ordre politique et financier, qui ont engagé une notable fraction de nos députés à refuser leur adhésion.

Cette convention dispense les chemins de fer fédéraux de tenir une comptabilité distincte pour le réseau de l'ancienne compagnie du St. Gothard, et permet enfin une fusion complète avec le reste du réseau. Elle rend également possible l'extension du V<sup>e</sup> arrondissement par l'attribution d'autres lignes, dans la mesure dictée par les besoins du trafic. La réduction des taxes de montagne pour le service des marchandises, stipulé par la convention internationale, a été effectuée le 1<sup>er</sup> mai 1913 pour la première période allant jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1920; cette mesure a été prise aussi bien pour le trafic germano-italien que pour celui de Suisse en Italie en transit par le Gothard. Les habitants de la région du St. Gothard ont, c'est vrai, fait valoir encore des préentions spéciales, qui ont soulevé la question de l'application

des taxes de transit aux transports en service direct. La chose est encore à l'étude. Si porté que l'on soit à tenir compte des conditions particulières où se trouvent les habitants de cette région, il ne doit pas en résulter un ébranlement des finances des chemins de fer fédéraux, comme ce serait infailliblement le cas si l'on appliquait aux parcours de la ligne du Gothard les taxes fondamentales du trafic de transit. Une pareille mesure aurait une portée dangereuse pour les chemins de fer fédéraux, sans compter qu'elle serait en contradiction avec la nature et le but des taxes de transit. Il faudra donc se borner à prendre des dispositions qui compensent équitablement les avantages dont bénéficie le trafic de transit à teneur des engagements contractuels.

Le 1<sup>er</sup> mai 1913 sont entrés en vigueur sur la route du St. Gothard les tarifs-marchandises Suisse-Italie basés sur la nouvelle convention; dans ces tarifs, la majoration de distances de la ligne Pino transit-Lucerne transit qui, en 1906, avait servi de base à la création des tarifs italo-suisses par le Simplon, a été réduite de 50 à 33 kilomètres. Les réductions de taxes qui en résultent seront *en tous points* appliquées à la zone correspondante de la route du Simplon, d'après le même procédé qu'en 1906. La Direction générale a déjà décidé, le 12 juin 1913, de nous soumettre un projet. Il s'agissait là d'un travail considérable, mais ce projet pourra être discuté dans une de nos prochaines séances.

Un second fait important de l'exercice est le *rachat* de la ligne *Genève-La Plaine*, qui ajoute 16 km. au réseau des chemins de fer fédéraux. Ceux-ci ont repris l'exploitation de cette ligne le 1<sup>er</sup> janvier 1913.

Nous citons en troisième lieu le rachat du *Jura Neuchâtelois*, qui représente un nouvel accroissement de 39 km. pour notre réseau. Nous exploitons cette ligne depuis le 1<sup>er</sup> juillet.

Le réseau des chemins de fer fédéraux a ainsi atteint une longueur exploitée de 2800 km.

Alors que le prix du Jura Neuchâtelois a été payé immédiatement en obligations 3 ½ % de la compagnie du St. Gothard, la convention avec la compagnie précédemment propriétaire de la ligne Genève-La Plaine dispose que le prix de rachat doit être acquitté par annuités de 1913 à 1958. Le paiement du solde coïncidera ainsi à peu près avec le terme fixé pour l'amortissement du prix de rachat des autres parties du réseau fédéral.

Parmi les événements de 1913 rentre aussi le préavis que le Conseil d'administration a présenté au Conseil fédéral au sujet de la *ligne projetée dans la vallée de la Surb*, et dans lequel il déclare juger opportun que les chemins de fer fédéraux se chargent de construire et d'exploiter cette ligne pour leur compte, pourvu que la contrée intéressée verse une subvention à fonds perdu de fr. 900,000. Depuis lors l'Assemblée fédérale a été saisie de la question par le Conseil fédéral.

*La construction de la ligne du Lac de Brienz* a fait l'objet, contre toute attente, de nouveaux débats aux Chambres. Une nouvelle initiative des promoteurs de la voie normale souleva une discussion très sérieuse, mais fut finalement repoussée. Ainsi ce tronçon, qui a donné lieu à tant de disputes, va maintenant pouvoir être exécuté. Les travaux ont déjà passablement avancé, et ils peuvent être poursuivis sans obstacles conformément au programme.

Nous savons aussi que le Conseil fédéral s'occupe de la question du *rachat du chemin de fer de la vallée de la Täss*, mais les négociations ne rentrent pas dans les attributions de l'administration des chemins de fer fédéraux.

On sait également que les intéressés au chemin de fer des *Alpes orientales* ont présenté leurs demandes de concessions. En vertu de l'art. 17, chiffre 21, de la loi sur le rachat, qui réserve au Conseil d'administration l'étude des propositions touchant la construction de nouvelles lignes pour le compte de la Confédération, cette autorité devra être appelée à se prononcer sur cette question si le Conseil fédéral envisage que ladite ligne doit être établie par la Confédération.

Quand nous aurons encore rappelé l'importante décision du Conseil d'administration concernant l'*installation de la traction électrique sur la ligne Erstfeld-Bellinzone*, nous aurons cité les faits les plus marquants de la gestion des chemins de fer fédéraux en 1913.

Comme le démontre le *compte de profits et pertes*, l'exercice de 1913 accuse encore un résultat favorable. Nous disons « *encore* », parce que la crainte de voir survenir une période de dépression s'est déjà réalisée au début de 1914. Nous nous trouvons en présence d'un notable recul de l'excédent des recettes sur les dépenses. Le premier trimestre de 1914 accuse, en regard de 1913, une différence en moins d'environ fr. 3,489,000. Cet état de choses doit engager à une grande prudence et justifie entièrement la façon de procéder de la

Direction générale lorsqu'elle opère des amortissements importants au compte des dépenses à amortir. Cette mesure est d'autant plus indiquée que l'exercice de 1914 supporte déjà pour l'émission de l'emprunt de 60 millions des pertes de cours atteignant fr. 2,719,696. 55. Il faut prévoir en outre que les grosses dépenses de construction obligent à de nouveaux emprunts, pour lesquels il faudra aussi amortir des pertes de cours. Si le résultat ultérieur de 1914 est à l'avantage de celui des trois premiers mois, nous ne pourrons faire face à des engagements de l'importance de ceux de 1913 qu'en réduisant le solde actif de fr. 8,039,164. 15.

Le compte boucle par un solde actif de	fr. 8,039,164. 15
comprenant le report de 1912 par . . . .	» 6,425,807. 07

Le produit de 1913 est ainsi de . . . .	<u>fr. 1,613,357. 08</u>
---	--------------------------

Nous relevons en particulier les chiffres suivants :

Recettes d'exploitation . . . . .	fr. 212,721,314. 89
Recettes de 1912 . . . . .	» 206,056,419. 20

Recettes en plus en 1913 . . . .	<u>fr. 6,664,895. 69</u>
----------------------------------	--------------------------

Dépenses d'exploitation . . . . .	fr. 142,405,716. 35
Dépenses de 1912 . . . . .	» 136,883,959. 31

Dépenses en plus en 1913 . . . .	<u>fr. 5,521,757. 04</u>
----------------------------------	--------------------------

Excédent du surcroît de recettes sur le surcroît de dépenses . . . . .	<u>fr. 1,143,138. 65</u>
--	--------------------------

L'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation est de . . . . .	fr. 70,315,598. 54
--	--------------------

En 1912 il était de . . . . .	» 69,172,459. 89
-------------------------------	------------------

Surplus en 1913, comme ci-dessus . . . .	<u>fr. 1,143,138. 65</u>
--	--------------------------

Nous sommes ainsi en présence d'un résultat satisfaisant. Basé sur ces chiffres, le coefficient d'exploitation atteint 66,91.

Le tableau qui suit renseigne sur les fluctuations de ce coefficient :

1903	.	.	.	.	.	.	.	65,53
1904	.	.	.	.	.	.	.	67,68
1905	.	.	.	.	.	.	.	66,42
1906	.	.	.	.	.	.	.	67,49
1907	.	.	.	.	.	.	.	69,22
1908	.	.	.	.	.	.	.	72,82
1909	.	.	.	.	.	.	.	70,32
1910	.	.	.	.	.	.	.	65,48
1911	.	.	.	.	.	.	.	64,26
1912	.	.	.	.	.	.	.	66,76
1913	.	.	.	.	.	.	.	66,91

Le coefficient de 1913 n'est que de 0,18 supérieur à celui de 1912, c'est-à-dire que l'augmentation est insignifiante. Il est cependant à craindre qu'il ne continue à s'élever en 1914, car l'octroi des allocations pour service de nuit et la révision du règlement sur l'uniforme occasionnent des dépenses durables, et les recettes de transports des trois premiers mois ont déjà subi une moins-value de plus de deux millions par rapport à celles de la même période de 1913.

Le *produit par kilomètre* est de fr. 73,271; il a augmenté de fr. 1283 = 1,78 % sur 1912; c'est le plus élevé de ceux atteints jusqu'ici.

L'influence de la ligne du Loetschberg n'a pas encore été pleinement ressentie l'année dernière, car l'exploitation complète ne date que de l'automne.

De même, la réduction des taxes du St. Gothard ne déployera tous ses effets qu'en 1914. Ces circonstances et les concessions qui seront faites sur certains points à la population desservie par la ligne du St. Gothard laissent entrevoir de notables moins-values, qui nous dictent d'autant plus de prudence et de réserve dans le jugement que nous avons à porter sur l'exercice de 1913.

Les <i>recettes de transport</i> s'élèvent à .	fr. 203,789,262. 90
L'année précédente elles étaient de .	» 197,697,173. 69
Le surplus de 1913 est ainsi de .	fr. 6,092,089. 21

Il y a donc une plus-value de 3,08 %. L'année 1912 avait dépassé sa devancière de fr. 9,228,556, soit de 4,9 %. Le pourcentage de l'extension du trafic est donc en recul, et si les symptômes ne sont pas trompeurs cet état de choses s'accentuera encore en 1914.

Aux recettes de transport participent :

le transport des voyageurs par .	fr. 84,589,151.90	= 41,50 %
le transport des bagages, animaux et marchandises par .	» 119,200,111.—	= 58,50 %
En 1912, ces parts se sont élevées à . . . . .		40,34 %
et . . . . .		59,66 %

Ainsi la proportion a déjà commencé à se déplacer au détriment du transport des marchandises, qui est le plus productif.

Le *produit* par voyageur a été de 90,7 cts. en 1912 et de 92,3 cts. en 1913. Il se peut que nous trouvions ici en présence des effets de la diminution du nombre des abonnements à court terme, qui exercent en tout cas une action sur le chiffre de la recette moyenne par voyageur. La recette par tonne-marchandise, qui était de 7,09 cts. en 1912, s'est élevée à 8,15 cts. en 1913.

Les <i>dépenses d'exploitation</i> ont atteint		
en 1913 . . . . .	fr. 142,405,716.35	
En 1912 elles étaient de . . . . .	» 136,883,959.31	
Surplus de 1913	fr. 5,521,757.04	

L'augmentation de ces dépenses est inférieure à celle de 1911 sur 1912, c'est vrai, parce qu'en 1912 nous avions l'augmentation des traitements avec toutes ses conséquences, tandis qu'aucune différence ne se produit de ce fait entre 1912 et 1913. La fraction des augmentations ne grevant pas les trois premiers mois de 1912 a été contrebalancée, cette année-là, par les versements à la caisse de pensions, en sorte que sous ce rapport l'exercice de 1912 correspond à peu près à celui de 1913. En revanche, le compte d'exploitation de 1913 supporte les dépenses en plus pour le Jura Neuchâtelois et la ligne de Genève à La Plaine. Les *dépenses pour traitements et salaires* figurent parmi les frais d'exploitation pour une somme totale de fr. 75,833,000, soit pour fr. 5,100,000, chiffre rond, de plus qu'en 1912. Cela représente le 53,2 % de l'ensemble des dépenses d'exploitation.

*L'effectif du personnel* donne la comparaison suivante :

	1912	1913	Accroissement
Fonctionnaires et employés à traitement fixe . . . .	24,130	25,999	1869
Ouvriers à la journée . . . .	11,338	11,627	289
<b>Total</b>	<b>35,468</b>	<b>37,626</b>	<b>2158</b>

Cela représente pour 1912 : 12,<sub>89</sub>, et pour 1913 : 13,<sub>43</sub> unités par kilomètre exploité. La différence s'explique par le fait que la ligne Genève-La Plaine, y compris la gare de Cornavin, a donné lieu à une augmentation de personnel relativement forte, comme le démontre le tableau qui suit :

	Genève-La Plaine,	Jura Neuchâtelois,
	au 1 <sup>er</sup> janvier 1913	au 1 <sup>er</sup> juillet 1913
I. Administration générale . . . .	—	19
II. Entretien et surveillance de la voie . . . . .	50	92
III. Expédition et mouvement . . . .	395	188
IV. Traction et matériel . . . .	21	58
 Total exploitation	466	357
Ateliers . . . . .	9	18
 Total général . . . .	475	375

La ligne Genève-La Plaine à elle seule accuse ainsi une moyenne d'environ trente unités par kilomètre.

Les dépenses pour l'entretien et la surveillance de la voie se sont accrues dans une plus forte proportion que celles des autres rubriques, soit d'environ 11 %. Cette augmentation affecte principalement la superstructure. Le déblayage de la neige et de la glace n'a pas été très onéreux. Les dépenses pour le service de l'expédition et des trains ont augmenté de 7,<sub>6</sub> %. La dépense par kilomètre-locomotive a été de 298,<sub>51</sub> cts., vis-à-vis de 297,<sub>33</sub> cts. en 1912. La *consommation du combustible des locomotives* a fait, cà et là, l'objet de discussions, ce fait ayant été mis en parallèle avec la question de la suppression des primes d'économie.

A ce propos, nous relevons ce qui suit :

	1912	1913
Dépenses pour le combustible . . . .	fr. 17,949,712	fr. 18,890,762
Kilomètres de locomotives . . . .	» 46,783,768	» 48,348,356
Il en résulte une dépense de	38, <sup>37</sup> cts.	39, <sup>07</sup> cts.

par kilomètre de locomotive, ce qui équivaut à une *augmentation* de 0,<sup>7</sup> cts. Or, par suite de l'entrée en vigueur du nouveau règlement sur les allocations supplémentaires, les kilomètres de manœuvres effectués par les locomotives de trains aux stations intermédiaires, qui ont atteint 1,100,000 km., chiffre rond, en 1912, n'ont pas été portés en compte en 1913. Dans la comparaison avec 1912, il faut donc attribuer 1,100,000 kilomètres-locomotive de plus à 1913, c'est-à-dire porter en compte 49,448,356 km.-loc., ce qui donne une dépense de 38,<sup>20</sup> cts. par kilomètre-locomotive, ou 0,<sup>17</sup> cts. *de moins* qu'en 1912. Abstraction faite de ce facteur, la consommation par kilomètre de locomotive ne constitue pas, au reste, une base de comparaison absolument certaine pour juger de cette consommation. On s'efforce depuis bien des années de remorquer de plus grands trains à l'aide de locomotives plus puissantes, en restreignant dans la mesure du possible le service de renfort. Il est évident que ces locomotives consomment plus de charbon que celles de types plus légers. Un train conduit par exemple de Zurich à Berne (130 km.) à l'aide d'*une* locomotive qui brûle 15 kg. par kilomètre emploie au total  $15 \times 130 = 1950$  kg. de charbon. Si l'on utilise pour le même train deux locomotives plus légères, nécessitant par exemple 10 kg. par kilomètre, la consommation totale est de  $2 \times 10 \times 130 = 2600$  kg.; en d'autres termes, avec la locomotive dont la consommation est plus forte, nous avons une notable économie de charbon, sans compter celle réalisée sur le personnel. La consommation par mille kilomètres-tonnes (poids brut) constitue une meilleure base d'évaluation, sans toutefois permettre de conclure que si l'on a employé plus de charbon en 1913 qu'en 1912 la différence est imputable à la suppression des primes d'économie. Il est hors de doute que les meilleurs soins mis par le personnel à conduire (retards diminués) et à chauffer les trains, par suite de la suppression des primes, ont eu pour effet d'augmenter la consommation de charbon, mais il serait impossible de dire dans quelles proportions. La création de nouveaux trains, l'augmentation de la vitesse, les réformes apportées au service de ma-

nœuvre, les conditions de température (grands froids), l'emploi de locomotives de nouveaux types sont autant de facteurs qui exercent une notable influence sur la consommation du charbon et rendent impossible une comparaison irréfutable portant sur plusieurs années.

Les dépenses pour gares et sections de lignes communes sont en diminution, car elles ne renferment plus les redevances pour Genève et La Chaux-de-Fonds. Les contributions aux caisses de secours ont diminué de 2,5 millions. Ce fait s'explique par le gros versement opéré en 1912, et il se reproduira au printemps de 1915.

*La clôture du compte de profits et pertes* tient déjà compte des amortissements légaux et autres prévus par la Direction générale. Nous ne pouvons qu'y adhérer et en recommander l'approbation. Ces amortissements spéciaux portent surtout sur les pertes de cours des emprunts. Dans le bilan de 1912, ce poste était encore de fr. 28,077,259.95, dont fr. 6,300,000 ont déjà été couverts par le solde de 1912. D'après la proposition de la Direction générale, le nouvel amortissement de fr. 5,867,797 opéré à l'aide du solde de 1913 ramènera ledit poste à fr. 15,909,462.95. Ce dégrèvement du bilan est d'autant plus indiqué que l'exercice de 1914 supporte déjà une perte analogue de fr. 2,719,000 pour l'emprunt de 60 millions.

La valeur des installations supprimées lors de la transformation de gares et de stations a été entièrement soldée par le compte de profits et pertes, pour fr. 2,215,764, dont fr. 870,000 ont déjà été prélevés sur le solde de 1912.

Une somme de fr. 1,500,000 est affectée à la couverture du déficit de la caisse de pensions et de secours. Nous avions d'abord prévu une annuité de fr. 915,000, mais nous l'avons portée à fr. 1,100,000 en 1912 et à fr. 1,500,000 cette année-ci. Cette augmentation nous paraît justifiée, car la caisse est constamment mise à contribution dans des proportions plus fortes que celles prévues à l'origine. Cette caisse a d'abord subi une perte de fr. 834,660.64. De plus, le nombre des nouveaux invalides a été 2 ½ fois plus élevé et celui des invalides décédés ¼ fois moins élevé qu'on ne le supposait. Ainsi, pour l'avenir, les charges de la caisse dépassent de nouveau fortement les prévisions. Le rétablissement de l'équilibre exigera encore des sommes notamment supérieures aux versements actuels.

Un projet spécial de la Direction générale propose en outre de créer un *fonds de couverture* pour les *rentes allouées*

par le Tribunal fédéral, en vertu de la *responsabilité civile*, au lieu d'indemnités à forfait. Le versement prévu (fr. 1,900,000) n'atteindra un montant aussi élevé que cette fois-ci. Désormais, on prélevera chaque année sur le compte d'exploitation la valeur capitalisée des rentes allouées pendant l'exercice pour l'attribuer au fonds. Nous estimons cette mesure opportune, car elle rend les opérations plus faciles.

Nous approuvons vivement le procédé observé cette fois-ci par la Direction générale, qui a fait ressortir les amortissements spéciaux dans le solde du compte présenté au Conseil d'administration. On ne peut en effet envisager comme solde que ce qui est effectivement disponible, et non pas ce qui devrait être affecté à des amortissements qui, s'ils ne sont pas obligatoires, paraissent néanmoins tout indiqués par les circonstances. Cela donne une idée beaucoup plus claire des excédents disponibles que lorsqu'on établit un « solde » sur lequel il faut effectuer après coup des prélèvements pour avoir une situation à l'abri de toute critique. En présentant deux soldes différents, l'un avant et l'autre après avoir effectué les amortissements, comme cela s'est fait pour le compte de profits et pertes, on donne un exposé manquant de clarté et qu'il faudrait abandonner pour l'avenir.

Le fonds de renouvellement porte un versement net de fr. 652,005.47, c'est-à-dire un chiffre notablement supérieur à celui de l'année précédente. Il a déjà été tenu compte des nouvelles lignes de Genève à La Plaine et du Jura Neuchâtelois pour le calcul des versements à opérer. En revanche, on s'est abstenu de faire un versement unique pareil à celui qui avait été effectué pour le chemin de fer du St. Gothard, car lors du rachat de ces lignes on n'a fait aucune déduction de moins-value pour laquelle il aurait fallu fixer une contre-valeur par un poste spécial au fonds de renouvellement.

Le tableau ci-après des versements et des prélèvements opérés pendant les années 1908 à 1913 mérite de retenir l'attention :

*Superstructure :*

**Versements**

fr. 23,848,000

**Prélèvements**

fr. 27,694,000

Excédent des prélèvements : fr. 3,846,000.

#### **En revanche, matériel roulant :**

<b>Versements</b> fr. 26,479,000	<b>Prélèvements</b> fr. 16,573,000
-------------------------------------	---------------------------------------

Excédents des versements : fr. 9,906,000.

On voit que, depuis quelques années, les prélèvements pour le *renouvellement de la superstructure* sont supérieurs aux versements, tandis que c'est le contraire qui se produit pour le *matériel roulant*, mais on n'en saurait inférer que les versements sont insuffisants pour la voie et trop élevés pour le matériel. Nous devons plutôt faire observer à ce sujet ce qui suit :

*Superstructure.* Lors de l'élaboration du règlement sur le fonds de renouvellement, en 1906, on s'était bien rendu compte que l'accroissement de la vitesse et l'emploi des locomotives de type plus lourd nécessiteraient un renforcement de la superstructure qui donnerait lieu, pendant quinze à dix-huit ans, à un surcroît de prélèvements d'environ un million de francs par an. Une fois ce renforcement effectué, les versements seront sans doute plus que suffisants pour couvrir les prélèvements, en sorte que l'équilibre sera rétabli.

*Matériel roulant.* Le prélèvement sur le fonds de renouvellement repose sur une prévision de durée de 38 ans pour les locomotives, de 40 ans pour les voitures et de 50 ans pour les wagons. Si, ces dernières années, les frais de renouvellement de ce matériel sont demeurés passablement en dessous des versements, cet état de choses changera par la suite, car il n'est pas probable que cette longue durée de 38 à 50 ans se réalise. Il faut encore considérer que, petit à petit, nous aurons à mettre au rebut du matériel beaucoup plus coûteux que le matériel actuel.

Le bilan porte au compte d'établissement une somme de . . . . . fr. 1,441,004,083 vis-à-vis de : . . . . . » 1,400,514,010 en 1912.

**Augmentation**      fr.      40,490,073

## Le compte des travaux inachevés de 1913

accuse . . . . . fr. 98,243,030  
celui de 1912 . . . . » 69,626,079

Cette forte augmentation d'environ 29 millions de francs démontre que l'on a construit à une très vive allure. Ce sont surtout le tunnel de base du Hauenstein et celui du Simplon (II<sup>e</sup> galerie) qui ont provoqué cette augmentation. Les mêmes motifs nous font encore prévoir un notable surcroît extraordinaire de dépenses pendant un certain temps. Dès que ces deux objets seront achevés et comptabilisés, la situation redeviendra normale. Au point de vue technique, l'avancement rapide des ouvrages est très satisfaisant et jette un jour favorable sur la façon dont les entreprises mènent les travaux; en revanche, le compte de construction de 1913 se trouve notamment plus chargé qu'on ne l'avait prévu en passant les contrats.

Le tableau ci-après donne un aperçu de la situation.

	Chemins de fer		Matériel roulant et mobilier		Total	
	Budget	Dépenses	Budget	Dépenses	Budget	Dépenses
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
<b>Comparaison des dépenses de construction effectives avec le budget</b>						
1910	23,570,300	18,604,392	78, <sup>93</sup>	7,575,000	7,413,125	97, <sup>86</sup>
1911	27,502,600	19,750,401	71, <sup>81</sup>	3,236,450	4,125,561	127, <sup>47</sup>
1912	33,285,650	28,273,180	84, <sup>94</sup>	2,838,450	2,184,599	76, <sup>96</sup>
1913	37,024,860	41,164,176	111, <sup>18</sup>	4,720,150	5,174,156	109, <sup>62</sup>
					41,745,010	46,338,332
						111,00
						83, <sup>54</sup>
						77, <sup>67</sup>
						84, <sup>31</sup>

Cet aperçu appelle les observations complémentaires que voici :

Il donne le chiffre net des dépenses de construction, après déduction de tous les postes à la charge de l'exploitation. Pour le chemin de fer et les installations fixes, l'excédent des dépenses vis-à-vis du budget est de fr. 4,139,300, mais pour le Simplon et le Hauenstein seuls il accuse fr. 7,375,600. Il a donc été dépensé pour les travaux ordinaires fr. 3,236,300 de moins qu'on ne l'avait prévu. *Abstraction faite de ces tunnels*, les prévisions pour les travaux de 1913 avaient été fixées à fr. 28,524,800 et l'on a dépensé fr. 25,288,500. La dépense en moins est donc de 11,3 %. Le Simplon et le Hauenstein ont absorbé le 186,7 % et les autres travaux le 88,6 % des prévisions budgétaires. Ainsi les travaux ordinaires ont quand même exigé le 88,6 % des prévisions, tandis que le tableau ci-dessus démontre qu'avant la construction des tunnels la dépense a été de 78,93 % en 1910 et de 71,81 % en 1911. Il s'ensuit que ce ne sont pas seulement les tunnels qui ont nécessité une plus forte utilisation des crédits, mais qu'en moyenne les autres travaux ont aussi été menés plus rapidement qu'en 1910 et 1911.

Les dépenses nettes pour matériel roulant dépassent le crédit porté au budget pour la seule raison que les mises au rebut sont demeurées notablement en-dessous des prévisions, ce qui a réduit la part du compte d'exploitation aux frais d'achat. Il n'a pas été acquis plus de matériel que ne le prévoyait le budget.

L'accroissement du poste figurant au bilan pour travaux inachevés ne donne pas, d'ailleurs, une mesure exacte de l'activité déployée. Ce poste est notablement influencé par le fait plutôt occasionnel de l'achèvement de grandes constructions, dont le chiffre important est éliminé des « Objets inachevés » pour être porté au compte d'établissement. A cet égard, le compte de 1913 se présente précisément d'une façon exceptionnelle, car il n'a été porté que fr. 17,721,380 aux dépenses d'établissement, et ce chiffre ne renferme pas un seul objet de grande importance. Lorsque le décompte prochain de travaux comme ceux de la station de St. Fiden, du tunnel de Rosenberg, des gares de Vallorbe, Lausanne et St. Gall, etc., aura été effectué, la situation du compte des « Travaux inachevés » sera toute différente.

Le passif du bilan porte pour emprunts consolidés une somme de fr. 1,494,425,300 en regard de fr. 1,474,384,900 pour 1912. La différence en plus d'environ 20 millions provient du rachat du Jura Neuchâtelois, par fr. 9,800,000 en obligations, et de la ligne Genève-La Plaine, pour une somme capitalisée de fr. 10,780,988.

Parmi les dettes courantes, nous trouvons à la lettre *e* les bons de caisse pour une somme de fr. 34,000,000. Ces bons seront transformés en dette consolidée par suite de l'emprunt de 60 millions, et ils ne figureront plus au prochain bilan.

Le fonds d'assurance contre l'incendie a prospéré en 1913; il accuse déjà une somme de fr. 883,330.

\* \* \*

Pour terminer, nous avons l'honneur de vous soumettre la *proposition* suivante, qui est conforme à celle de la Direction générale :

1<sup>o</sup> Le compte de 1913 et le bilan au 31 décembre 1913 des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2<sup>o</sup> Le compte de profits et pertes de 1913, bouclant par un solde actif de . . . . . fr. 8,039,164.15

est approuvé. Ce solde est reporté à compte nouveau.

3<sup>o</sup> La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1913 est approuvée.

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

Berne, le 30 avril 1914.

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

*Le président,*  
**Casimir von Arx.**

*Le secrétaire,*  
**Oetiker.**