

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 1907

Autor(en): **Brenner / Ringier**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1907)**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676260>

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 1907.

(Du 19 mai 1908.)

Monsieur le président et messieurs,

Le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux nous a présenté, le 30 avril 1908, le rapport de la direction générale sur la gestion et les comptes de ces chemins de fer pour 1907, en nous priant de les soumettre à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Le conseil d'administration montre, dans son rapport, qu'en 1907 les dépenses d'exploitation ont subi un accroissement relativement plus considérable que celui des recettes d'exploitation.

Malgré la forte augmentation des dépenses, l'excédent d'exploitation en 1907 est encore de 1,056,936 francs plus favorable qu'en 1906. Si néanmoins le solde actif du compte des profits et pertes, qui était de 4,828,523 francs en 1906, est tombé à 2,854,206 francs, cela résulte de l'augmentation des intérêts d'emprunts (1,791,813 francs), de versements plus élevés au

fonds de renouvellement (607,442 francs), de prélèvements inférieurs sur ce fonds (859,750 francs) et enfin de la première annuité pour intérêt et couverture du déficit de la caisse de pensions et de secours des anciennes administrations des chemins de fer privés (915,000 francs). Du solde actif prémentionné de 2,854,206 francs au 31 décembre 1907, il faut encore déduire les allocations pour renchérissement de la vie en 1907; il se réduira donc d'une somme d'environ 2,500,000 francs et n'accusera plus finalement que le chiffre relativement très faible d'environ 350,000 francs.

Le conseil d'administration constate ensuite que les perspectives qui s'ouvrent pour l'année courante ne sont pas bonnes. A l'accroissement des recettes va succéder un arrêt imminent dans le développement du trafic, sinon même une période de recul. Il déclare que, dans l'intérêt de l'entreprise des chemins de fer fédéraux, on devra énergiquement s'opposer aux demandes d'organisation de nouveaux trains, en tant qu'ils ne seront pas destinés à satisfaire à de grandes exigences du trafic au profit des chemins de fer fédéraux, et aussi réduire au strict nécessaire les dépenses pour constructions nouvelles. Il faut remarquer d'ailleurs qu'il a invité la direction générale à examiner quelles mesures peuvent être prises pour enrayer l'accroissement des dépenses et rétablir une meilleure proportion entre les recettes et les dépenses, et il ajoute qu'il exposera l'affaire plus en détail lors de la présentation du budget pour 1909.

Nous approuvons pleinement les décisions prises par le conseil d'administration.

Passant au rapport de la direction générale, nous nous permettons de nous référer à notre rapport sur la gestion du département des chemins de fer pour 1907; on y trouvera divers renseignements concernant les chemins de fer fédéraux.

Le tableau suivant montre quelles ont été, comparative-ment aux crédits budgétaires, les dépenses de construction de l'année 1907, en tant qu'il s'agit *de la voie et des installations fixes*.

Tableau comparatif des dépenses de construction pour 1907 et du budget.

	Budget de construction 1907	Dépenses dans l'année 1907				Dépenses en moins comparativement au budget de 1907		
		Fr.	pour constructions prévues au budget	pour constructions non prévues au budget	Total	% du budget	Montant	
							Fr.	% du budget
Tunnel du Simplon . . .	300,000	249,189	—	249,189	83,1	Fr. 50,811	Fr. 16,9	
Chemin de fer du Ricken .	250,000	2,898,622	—	1,924,303	769,7	+ 1,674,303	669,7	
	3,200,000			2,898,622	90,6	301,378	9,4	
	2,900,000			3,245,222	111,9	+ 345,222	11,9	
I ^{er} arrondissement . . .	6,001,000	4,418,149	— 78,623	4,339,526	73,6	1,582,851	26,4	
II ^e arrondissement . . .	6,171,700	6,709,900	55,963	4,580,935	74,2	1,590,765	25,8	
III ^e arrondissement . . .	8,135,900	6,709,900	55,963	6,765,863	82,5	1,426,000	17,5	
IV ^e arrondissement . . .	6,585,200	3,882,275	182,606	4,686,916	71,2	1,898,284	28,8	
	6,098,300			4,064,881	63,7	2,216,025	36,3	
	4,786,000			2,851,370	59,6	1,934,630	40,4	
	5,434,900			3,609,005	72,5	1,496,045	27,5	
	4,676,550			3,377,244	72,2	1,299,306	27,8	
Total des 4 arrondissements	25,670,000	18,949,179	— 169,904	18,779,275	73,6	6,720,921	26,2	
Ensemble . . .	22,219,450	22,096,990	— 169,904	15,496,465	69,7	6,722,985	30,3	
	29,170,100			21,927,086	75,8	7,073,110	24,2	
	25,369,450			20,665,990	81,5	4,703,460	18,5	

N B. Les chiffres en italiques indiquent les dépenses pour construction de 1906.

Il résulte de ce tableau que les dépenses se sont élevées en tout à 21,927,086 francs, tandis que les prévisions budgétaires étaient de 29,170,100 francs. La proportion (75,8 %) est un peu plus défavorable qu'en 1906 (81,5 %), bien qu'en 1907 on ait dépensé réellement plus d'un million de francs de plus qu'en 1906, ce qui provient de ce que le budget des constructions de 1907 dépassait de presque 4 millions le budget des constructions de 1906. L'activité déployée dans les travaux en 1907 peut donc être considérée comme satisfaisante, notamment dans les I^{er}, II^e et IV^e arrondissements. On peut en dire autant de la construction du chemin de fer du Ricken et des travaux du tunnel du Simplon, qui a été complètement achevé en 1907.

La répartition des dépenses entre les diverses rubriques budgétaires paraît moins favorable. Pour quelques travaux, les crédits budgétaires ont été considérablement dépassés, et il en est résulté que, pour l'ensemble des autres travaux beaucoup plus nombreux, les dépenses effectives restent bien au-dessous des sommes prévues au budget. Si l'on fait abstraction, pour les prévisions budgétaires comme pour les dépenses effectuées, des travaux dont le budget a été sensiblement dépassé, c'est-à-dire de l'extension des gares de Renens, de Lausanne, de Vallorbe, de Bâle et d'œrlikon, de l'extension des stations d'Uetikon et de Richterswil, de l'agrandissement des ateliers d'Yverdon, de l'introduction de la nouvelle ligne du Jura dans la gare de Bâle et de la seconde voie Oberwinterthour-Romanshorn, on obtient pour tous les autres travaux dans les arrondissements la proportion suivante:

	Budget de construction 1907	Dépenses dans l'année 1907	% du budget
I ^{er} arrondissement . . .	4,344,500	2,190,342	50,4
II ^e » . . .	5,735,900	2,324,882	40,5
III ^e » . . .	5,588,000	2,939,979	52,6
IV ^e » . . .	5,034,900	2,656,561	52,8
Total des 4 arrondissements	20,703,300	10,111,764	48,8

Cette disproportion est sans doute essentiellement due au mode d'établissement du budget annuel, lequel, comme nous l'avons déjà fait remarquer plusieurs fois, contient toujours une série d'articles de programme, dont l'exécution pendant l'exercice ne peut guère avoir été sérieusement prévue.

Rien ou presque rien n'a été dépensé pour les grands travaux suivants, dont le devis total excède 100,000 francs, et pour lesquels des dépenses étaient inscrites au budget:

Extension des gares ou stations de Vevey, Villeneuve, Sion, Viège, Neuchâtel, Payerne, Vauderens, Berne (Weiermannshaus), Schönbühl, Thoune, Vieux-Soleure et Nouveau-Soleure, Liestal, Zwingen, Cham, Baden, Wädenswil, Uznach, Mühlehorn, Sargans, Wattwil, St-Fiden, Rheineck et Romanshorn;

Deuxième bâtiment d'administration à Lausanne, bâtiment de service et des postes à Delémont, reconstruction de l'atelier de chaudronnerie de Bienne, nouveaux ateliers à Zurich, remise aux locomotives à Sargans, ateliers du matériel roulant à Romanshorn;

Assainissement du coteau du Day;

Passages inférieurs à Allaman, Morges, Lutry, Territet, Aigle, Herzogenbuchsee, Baden (Römerstrasse), Thalwil;

Transformation du chemin de fer de la rive gauche du lac de Zurich;

Doubles voies Aigle-St. Maurice, Daillens-Bofflens, Wilerfeld-Gümligen, Ruchfeld-Æsch, Aarbourg-Sursee, St. Fiden-St. Gall.

Nous ferons remarquer aussi que les plans de quelques-uns de ces travaux n'ont pas encore été présentés et que ceux de plusieurs autres n'ont pas encore pu être approuvés.

Parmi les dépenses reportées définitivement en 1907 au compte-construction, nous mentionnerons particulièrement:

la ligne du Simplon Brigue-Iselle, pour 68,220,332 francs.

C'est à cela que doit être attribuée la forte réduction du compte des travaux en cours; ce compte de 115,852,214 francs est maintenant de 60,140,767 francs. Dans cette dernière somme, la gare de Bâle figure à elle seule pour 18,564,404 francs.

Pour les *acquisitions de matériel roulant*, le budget prévoyait 16,082,200 francs, et l'on a dépensé 14,506,348 francs; pour le *mobiliier et les ustensiles*, la prévision budgétaire était de 969,000 francs, et la dépense a atteint le chiffre de 951,240 francs.

Si l'on tient compte des crédits supplémentaires, on trouve que les *dépenses totales de constructions* pour 1907, y compris les dépenses pour entreprises accessoires (navigation à

vapeur sur le lac de Constance), se sont élevées à 37,211,433 francs, tandis que le budget de 1907 prévoyait 46,274,050 francs; il y a lieu de retrancher encore 2,860,584 francs, qui sont imputables au compte d'exploitation. Les dépenses nettes de construction se chiffrent donc par 34,350,849 francs (30,755,350 francs en 1906).

Ont été reconstruits en 1907: 130,689 mètres courants de voie d'après le nouveau type des chemins de fer fédéraux (rails de 46 kilos le mètre). La réfection comporte actuellement en tout 747,512 mètres courants de voie.

Pour appuyer ce qui est dit dans le rapport du département des chemins de fer concernant les parcours des trains, nous nous référons aux pages 144 à 153 du rapport de la direction générale, qui contiennent un relevé des améliorations et innovations introduites en 1907 dans le service des trains.

Le surplus de parcours, calculé d'après les horaires approuvés pour 1907 comparativement à ceux de 1906, se chiffre en tout par 1,582,865 train-kilomètres, et pour le temps compris entre le 1^{er} mai 1907 et le 30 avril 1908 comparativement à la même période 1906/1907, par 1,571,251 train-kilomètres.

Au cours des délibérations sur le rapport de gestion et les comptes des chemins de fer fédéraux pour 1906, la commission du Conseil national avait reconnu qu'en concluant un *traité de concurrence avec la compagnie de navigation du lac Léman*, l'administration des chemins de fer fédéraux avait agi dans les limites de ses compétences et dans l'intérêt bien compris de l'entreprise, mais qu'au point de vue économique général il serait désirable que cette administration pût se résoudre à renoncer à l'application du traité.

Comme vous le verrez en consultant le rapport de la direction générale (pages 122 et 123), cette direction n'a pas pu satisfaire au vœu exprimé par la commission du Conseil national.

Nous avons vérifié, selon les prescriptions de la loi sur la comptabilité et de la loi sur le rachat, les *relevés de comptes* que nous ont transmis, le 30 avril, les chemins de fer fédéraux pour l'exercice de 1907, autant que le temps et les documents dont nous disposions nous ont permis de le faire. La vérification des comptes à l'aide des pièces justificatives, qui n'a été faite jusqu'ici que pour les dépenses des travaux et les dépenses imputables au fonds de renouvellement, aura également lieu. Le résultat de la vérification ne pourra être

communiqué à l'administration que d'ici à quelque temps. S'il y a des différences, on établira la compensation, comme c'est l'usage, dans le compte de l'exercice suivant.

Les renseignements qui suivent concernant les différents chapitres du compte doivent donc être considérés plutôt comme des explications que comme des données comparatives.

Compte de profits et pertes.

Recettes.

	1907 Fr.	1906 Fr.
Recettes de l'exploitation	142,934,991	132,837,573
Dépenses de l'exploitation, y compris les réfections	96,450,388	87,407,906
Excédent des recettes de l'exploitation	46,484,603	45,429,667
Produit de capitaux disponibles	4,073,761	4,150,615
Intérêts des capitaux employés à la construction de nouvelles lignes	578,797	1,388,058
Produit d'entreprises accessoires (lac de Constance)	179,303	165,314
Somme prélevée sur le fonds de re- nouvellement	6,069,473	6,922,290
Prélèvement sur le fonds de couver- ture des anciennes pensions J. S.	90,105	97,033
Subventions pour l'exploitation (Italie)	99,000	—
Ressources et rentrées diverses	40,886	59,039
<i>Total des recettes</i>	<u>57,615,928</u>	<u>58,212,022</u>

Dépenses.

	1907 Fr.	1906 Fr.
Prix du bail de Vevey-Chexbres	30,000	30,000
Intérêts en comptes courants, provi- sions, etc.	344,721	609,167
Intérêts des emprunts consolidés	40,675,531	39,505,387
Sommes affectées à l'amortissement légal	5,405,449	5,103,721
Amortissement d'installations dispa- rues	209,764	507,725
Amortissement des frais d'emprunts	337,844	278,995
Versement dans le fonds de renou- vellement	7,692,151	7,084,709
A reporter	<u>54,695,460</u>	<u>53,119,704</u>

	1907 Fr.	1906 Fr.
Report	54,695,460	53,119,704
Versement dans le fonds de couverture des anciennes pensions J. S.	21,881	24,323
Intérêt et amortissement du déficit des caisses de secours des anciennes compagnies	915,000	—
Dépenses diverses	48,202	291,205
<i>Total des dépenses</i>	<u>55,680,543</u>	<u>53,435,232</u>
Excédent des recettes d'exploitation	1,935,385	4,776,790
Solde actif de 1906	918,822	51,734
<i>Total de l'excédent</i>	<u>2,854,207</u>	<u>4,828,524</u>

Emploi proposé ou effectué :

Indemnités de renchérissement de la vie allouées au personnel	2,500,000	2,246,652
Amortissement sur travaux pour extension de gares	—	1,366,852
Amortissement de la perte sur la vente d'obligations reprises des caisses de secours	—	296,198
Solde à compte nouveau	354,207	918,822

En regard de l'accroissement considérable des recettes d'exploitation, lequel atteint 10 millions de francs ou 7,6 %, figure un accroissement encore plus considérable des charges. Les influences défavorables se sont produites comme suit :

	Millions de francs
Dépense en plus pour l'exploitation	9
Diminution de l'intérêt des capitaux employés à la construction de nouvelles lignes (Simplon)	0,8
Augmentation des charges d'intérêts	1,5
Augmentation du versement dans le fonds de renouvellement	0,6
Amortissement du déficit des caisses de secours	0,9
<i>Total du surplus de charges</i>	<u>12,8</u>

Ce surplus de charges réduit l'excédent des recettes pour 1907 à 1,9 millions de francs, c'est-à-dire que la plus-value

est de 2,8 millions de francs inférieure à celle de l'exercice précédent.

Comme le démontrent en toute évidence le rapport et les comptes des chemins de fer fédéraux, les dépenses d'exploitation se sont de nouveau considérablement accrues par suite des fortes augmentations de dépenses qui se sont produites aux rubriques personnel et matières de consommation. Les dépenses pour les combustibles des locomotives ont, à elles seules, augmenté les frais d'environ 2 millions de francs ou de 17 %. Indépendamment de l'extension du trafic, le type lourd des nouvelles machines et des nouveaux wagons a aussi contribué à l'augmentation de la consommation de houille.

Pour le temps qui s'est écoulé depuis la nationalisation des chemins de fer principaux, le compte d'exploitation accuse les chiffres suivants. Dans les dépenses ne sont pas compris les frais imputables au fonds de renouvellement.

	Recettes.	Dépenses en millions de francs.	Excédents.
Pour 1903	111,1	67,0	44,1
» 1904	114,6	70,5	44,1
» 1905	121,7	73,2	47,5
» 1906	132,8	80,5	52,3
» 1907	142,9	90,4	52,5

Aux dépenses de chacune des deux dernières années doivent encore être ajoutés deux millions de francs pour indemnités de renchérissement de la vie au personnel.

Le rapide accroissement des frais directs d'exploitation s'accompagne, comme nous l'avons déjà dit, d'une augmentation constante des dépenses du compte de profits et pertes (intérêts des dettes, fonds de renouvellement et amortissements). La crainte qu'on a généralement de se trouver bientôt dans l'impossibilité de faire face avec les recettes aux nombreuses exigences et de se voir dans la nécessité de prendre des mesures extraordinaires est assurément très justifiée.

Compte de construction.

Le compte de construction et le compte pour travaux inachevés accusent ensemble pour 1907 une augmentation de 33,722,748 francs; en 1906, l'augmentation avait été de 30,504,515 francs et de 30,041,013 francs en 1905.

Pour des travaux et des acquisitions dont les comptes ont été clos en 1907, la somme reportée au compte de construc-

tion est de 89,4 millions de francs, dans lesquels sont compris 68,4 millions de francs pour la ligne Brigue-Iselle maintenant achevée. Ce dernier montant a déjà été soumis à la vérification prescrite par la loi, mais le reste de 21 millions de francs est encore à vérifier. On est toujours parvenu à s'entendre au sujet des différences au cours de cette revision définitive, et il a été procédé dans les comptes subséquents aux rectifications nécessaires.

Le capital d'établissement pour l'entreprise accessoire de la navigation à vapeur sur le lac de Constance s'est augmenté de 628,200 francs et figure au bilan pour 2,861,517 francs déduction faite de l'amortissement usuel de 5 %. L'augmentation concerne notamment les frais d'établissement du nouveau chantier de construction et du port de radoub de Romanshorn.

Fonds de renouvellement.

Les versements de 1907 ont été calculés en application du règlement du 17 décembre 1906; les prélèvements se sont de même effectués conformément à ces prescriptions approuvées par le Conseil fédéral. La vérification arithmétique des charges du fonds ne pourra se faire que plus tard, lorsqu'on aura reçu toutes les pièces justificatives.

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

	1907	1906	1905
	Fr.	Fr.	Fr.
Versements	7,692,151	7,084,709	8,735,071
Prélèvements	6,069,473	6,922,296	6,971,280
Excédent des versements	1,622,678	162,413	1,763,701
Montant total	60,398,662	58,775,984	58,613,571

L'augmentation du versement de 1907 correspond à l'augmentation des parcours de trains et à l'extension des voies. La différence entre 1906 et 1905 est au contraire due en partie aux nouvelles règles qui ont été adoptées.

La contre-valeur du fonds de renouvellement est placée en titres et forme pour les chemins de fer fédéraux une forte réserve disponible, qu'on doit être heureux de posséder aussi longtemps qu'il n'y a pas de fonds de réserve.

Amortissement sur capital d'établissement.

L'amortissement de 5,405,449 francs s'est opéré conformément à la loi. Il a été calculé d'après les règles approuvées

précédemment, c'est-à-dire sur l'ensemble des dépenses de construction (moins 70 % de la valeur du matériel roulant et du mobilier) et sur l'excédent du prix de rachat. Jusqu'à fin 1907, l'amortissement représente une somme de 24,1 millions. Vu le rapide accroissement des dépenses pour travaux et des dettes, il se passera encore bien des années avant que l'amortissement parvienne à alléger d'une manière sensible les charges d'intérêts.

Dépenses à amortir.

Le compte des non-valeurs est, d'après le bilan, encore grevé de 19 millions de francs. Cette somme représente des pertes sur la vente de titres et des frais d'émission d'obligations, ainsi que le déficit de l'ancien fonds des chemins de fer, dont s'est chargée l'administration des chemins de fer fédéraux.

Il n'a pas été jusqu'ici établi de plan pour l'amortissement des pertes, parce qu'on a dû se réserver de régler cet amortissement chaque année suivant les circonstances. Il s'est élevé en 1907 à 547,608 francs, tandis qu'il avait atteint le chiffre de 2,153,572 francs l'année précédente.

Les autres parties du compte de l'exercice n'ont pas besoin d'explications.

Nous terminons notre rapport en déclarant que ce compte ne nous donne lieu à aucune observation ni critique. La vérification dont nous avons parlé aura lieu ultérieurement, parce que l'état actuel des choses ne le permet pas.

Nous trouvons aussi que les propositions du conseil d'administration sur l'emploi du solde actif du compte de profits et pertes sont appropriées aux circonstances.

En recommandant à votre approbation le projet d'arrêté dont suit la teneur, nous vous prions d'agréer, monsieur le président et messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 19 mai 1908.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le président de la Confédération,

BRENNER.

Le chancelier de la Confédération,

RINGIER.

Annexes

- 1° Rapport et propositions du conseil d'administration, du 30 avril 1908.
 - 2° Rapport de la direction générale, du 13 avril 1908.
-