Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation de la gestion et des comptes des chemins de fer fédéraux pour 1913

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1913)**

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-676191

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

l'approbation de la gestion et des comptes des chemins de fer fédéraux pour 1913.

(Du 8 mai 1914.)

Monsieur le président et messieurs,

Généralités.

Le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux nous a transmis le 30 avril 1914 pour vous être soumis le rapport de la direction générale sur la gestion et les comptes de l'année 1913. Une délégation de la commission permanente a comparé le compte de profits et pertes et le bilan avec les livres correspondants et a constaté une concordance parfaite.

Le département des chemins de fer s'est refusé, pour le moment, à prolonger le délai de présentation des comptes annuels. C'est pourquoi, les chemins de fer fédéraux, dit le rapport du conseil d'administration, examinent si l'ordonnance sur l'établissement et la présentation des comptes et bilans des entreprises de chemins de fer suisses, revisée par le Conseil fédéral et applicable à partir du 1er janvier 1915, permettra, par des simplifications et un plus rapide établissement des comptes, de ne pas dépasser réellement le délai du 30 avril. Ceci toujours dans l'hypothèse où il serait nécessaire que les comptes des chemins de fer fédéraux correspondent à l'année civile et que le rapport du Conseil d'administration soit en mains du Conseil fédéral au plus tard le 30 avril.

La direction générale présentera un rapport à ce sujet.

Nous reprendrons cette question aussitôt que le rapport de la direction générale nous sera présenté. Si aucune raison vraiment plausible n'est apportée en faveur de la prolongation du délai, il faudra s'en tenir au terme actuel, sinon il deviendra impossible aux chambres fédérales de s'occuper de la gestion et des comptes des chemins de fer fédéraux dans leur session de juin et elles devront renvoyer cet objet à la session d'automne ou d'hiver, ce qui ne manquera pas de présenter de sérieux inconvénients.

En fait d'événement particulièrement important pour l'agrandissement du réseau des chemins de fer fédéraux, c'est-à-dire pour l'œuvre de nationalisation, le conseil d'administration mentionne 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.* Cette convention dispense les chemins de fer fédéraux de tenir une comptabilité distincte pour l'ancienne ligne du Gothard. La réduction des taxes de montagne pour le service des marchandises, stipulée par la convention internationale a été effectuée le 1er mai 1913 pour la première période allant jusqu'au 1er 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 Gothard ont, il est vrai, demandé aussi l'application des taxes de transit aux transports en service direct. Cette question qui est en relation avec la mesure précitée est encore à l'étude.

Deux autres faits importants pour l'agrandissement du réseau des chemins de fer fédéraux sont le rachat de la ligne *Genève-La Plaine* et celui du chemin de fer du *Jura-Neuchâtelois.*

En ce qui concerne le chemin de fer des *Alpes orientales*, le conseil d'administration fait observer qu'en vertu de l'article 17, chiffre 21, de la loi sur le rachat il sera appelé à se prononcer sur cette question si le Conseil fédéral envisage que ladite ligne doit être construite par la Confédération. Nous n'avons pas encore pris position à cet égard.

Résultat financier.

Le conseil d'administration et la direction générale estiment que l'exercice de 1913 est favorable. Nous nous joignons à cette appréciation.

Compte d'exploitation.

Les recettes d'exploitation n'accusent qu'une augmentation totale de 3 % environ par rapport à l'année 1912. Cet accroissement est inférieur de 1,5 % à peu près à celui des 2 années précédentes. Le développement paraît modeste, surtout si l'on considère que le réseau a été agrandi de 54 km. par le rachat des lignes Genève—La Plaine et Neuchâtel—Chaux-de-Fonds—Le Locle. L'augmentation est plus considérable pour le transport des voyageurs que pour celui des marchandises. Les raisons en sont déjà connues.

Les dépenses d'exploitation sont de 5,5 millions francs ou 3,69 % plus élevées que l'année précédente. Les augmentations de traitements et de salaires à dater du 1er avril 1912, la nationalisation des diverses lignes mentionnées ci-dessus et un surplus de frais d'entretien ont contribué à cet accroissement.

Voici un tableau comparatif des recettes et dépenses :

	Recettes d'exploitation Fr.	Par km. de ligne Fr.	Augmentation %
En 1913 . .	212.721.315	76.711	3,24
» 1912 . .	206.056.419	75.038	4,86
» 1911 . .	196.511.857	71.407	4,75
» 1910 . .	187.604.055	68.419	7,66
» 1909 . .	174.261.181	63,122	1,73
» 1908 . .	171.299.110	62.541	—1,26

	Dépenses d'exploitation Fr.	Par km. de ligne Fr.	Augmentation %
En 1913 . .	133.147.697	48.015	3,69
» 1912 . .	128.403.938	46.897	8,05
» 1911 . .	118.821.314	43.334	2,36
» 1910 . .	116.079.243	42.334	0,07
» 1909 . .	116.001.885	42.367	—0,47
» 1908 . .	116.545.938	42.566	3,92

Ces chiffres ne comprennent pas les dépenses à solder sur le fonds de renouvellement et le fonds d'assurance et s'élevant pour 1913 à 9.258.019 francs. Les sommes ci-dessus représentent donc les dépenses nettes d'exploitation et d'entretien (personnel et matériel).

L'augmentation annuelle des dépenses est en général modérée. L'accroissement considérable de 1912 a pour cause

l'augmentation légale des traitements et salaires. Tous les chiffres ci-dessus démontrent que l'administration est prudente et économe.

Le résultat final de la gestion entière des chemins de fer fédéraux nous est donné par le

Compte de profits et pertes.

Voici juxtaposés les chiffres des deux dernières années pour les recettes et les dépenses :

Recettes.

	1913 Fr.	1912 Fr.
Excédent des recettes d'exploitation (calculé sur la base des dépenses d'exploitation nettes) . . .	79.573.618	77.652.481
Produit des capitaux disponibles .	4.901.957	5.115.192
Intérêts à la charge du compte de construction	1.076.152	702.650
Produit de la navigation à vapeur sur le lac de Constance . . .	105.493	122.036
Subvention de l'Italie pour l'exploitation (Simplon)	66.000	66.000
Rentrées diverses	77.724	11.554
Total	85.800.944	83.669.913

Dépenses.

Bail du Vevey-Chexbres . . .	45.000	60.000
Intérêts en compte-courant, provisions, etc.	2.056.519	2.523.131
Intérêt des emprunts consolidés .	52.916.294	51.588.904
Amortissement légal	8.355.783	7.840.777
Amortissement d'installations disparues	1.345.764	1.971.072
Solde de l'amortissement de l'agio pour l'emprunt du Gothard . .	—	4.800.000
Amortissement de frais d'emprunts .	5.867.797	2.280.208
Versement au fonds de renouvellement	9.783.121	9.325.715
Versement aux réserves pr pensions	30.121	33.626
Versement au fonds d'assurance contre l'incendie	320.065	120.000

Arrérages pour un fonds de rentes-accidents	1.900.000	—
Intérêts et amortissement du déficit de la caisse de secours . . .	1.500.000	1.100.000
Dépenses diverses	67.123	154.885
Total	84.187.587	81.798.318
Excédent des recettes	1.613.357	1.871.595
Solde de l'exercice précédent . .	6.425.807	4.554.212
Report à compte nouveau . . .	8.039.164	6.425.807

Contrairement à la pratique suivie jusqu'ici, l'administration des chemins de fer fédéraux, au lieu de présenter des propositions pour l'emploi de l'excédent total, a fait figurer dans les dépenses du compte de profits et pertes les couvertures et amortissements spéciaux qui lui ont paru devoir être effectués.

Un amortissement extraordinaire de 5.428.000 francs a été fait sur les frais d'emprunts. On a prélevé 400.000 francs de plus que l'année précédente pour couvrir le déficit de la caisse de secours. Une somme de 1.900.000 francs constituant une valeur capitalisée a été versée dans un fonds pour rentes-accidents en cours. Tandis que pour le compte de 1912, l'Assemblée fédérale avait à se prononcer sur diverses propositions d'emploi, du montant de 7.355.000 francs, la proposition ne tend plus cette fois qu'à reporter à compte nouveau un solde actif de 8.039.164 francs. Ce solde est de 1,6 million supérieur à celui de l'année précédente.

Il n'y a rien à objecter à la manière de procéder de la direction générale. La marche suivie est conforme à l'article 8 de la loi de rachat qui renferme les prescriptions sur l'emploi du produit net. L'amortissement de postes sans valeur est la première mesure qu'exige l'épuration et l'amélioration du bilan. Ce n'est que lorsqu'il n'y a plus d'amortissements à effectuer que l'on peut songer à constituer des réserves de bénéfices. L'amortissement rapide des pertes de cours est particulièrement recommandé si l'on considère que les rendements futurs peuvent souffrir du marasme des affaires, des lignes concurrentes, de l'abaissement des taxes sur le réseau du Gothard, etc.

Les autres postes du compte de profits et pertes des deux années comparées ne diffèrent que peu les uns des autres et n'appellent pas de commentaire.

Fonds de renouvellement.

Pour les lignes du Gothard, l'évaluation des versements s'effectue encore d'après les taux employés par l'ancienne compagnie. Comme le compte de rendement distinct a été supprimé pour cette ligne, il convient d'examiner s'il n'est pas possible d'abolir également ces taux particuliers. La direction générale a fait une proposition dans ce sens.

Par la même occasion il y aura lieu de voir si les taux des versements des chemins de fer fédéraux correspondent aux circonstances et aux expériences faites et si le montant du fonds actuel répond au fonds légal.

En 1913 les renouvellements effectués sur le fonds se sont élevés à 9.131.115 francs; les versements ont été de 9.783.120 francs. Les prélèvements sont de 2 millions supérieurs à ceux des années précédentes; l'augmentation provient des nombreuses réfections de voies. Dans notre dernier rapport nous avons déjà fait observer que l'accroissement du trafic et de la vitesse des trains exigent un renouvellement plus fréquent de la voie.

Fonds de réserve.

Donnant suite aux propositions de modification de l'article 8 de la loi de rachat concernant les versements à un fonds de réserve, le conseil d'administration et le département des chemins de fer ont élaboré un projet de nouvelle rédaction de cet article. La question n'a toutefois pas été résolue définitivement. Pour l'année 1913 il n'a pas encore été effectué de versement au fonds de réserve; le solde actif de 8.039.164 francs est reporté à nouveau et constitue en quelque sorte une réserve pour les besoins futurs.

Caisse de secours pour le personnel.

Au 31 décembre 1913, le nombre des membres actifs de la caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux était de 20.563 avec un salaire total de 56.700.020 francs; la caisse versait, en outre, en pensions annuelles 3.589.805 francs à 2423 invalides, 1.229.704 francs à 2007 veuves, 132.922 francs à 963 orphelins et 50.584 francs à 137 groupes d'orphelins. Le capital de couverture, y compris les dépôts d'épargne (225.349 francs) et autres passifs (7777 francs) s'élevait à 136.579.848 francs et le déficit à

29.995.220 francs. L'année 1913 accuse une nouvelle perte de 834.660 francs qui résulte surtout d'une surinvalidisation considérable. Pour parer à l'augmentation du déficit, l'administration a élevé son versement à la caisse; elle lui a attribué une somme de 1.685.000 francs (185.000 de versement supplémentaire pour 1912 et 1.500.000 francs pour 1913).

A la caisse maladie et secours des ouvriers permanents, le nombre des membres actifs assurés est monté à 8506 et celui des invalides pensionnés à 599. L'assurance-maladie clôt ses comptes avec un déficit de 50.318 francs contre 5931 francs en 1912. Les chemins de fer fédéraux ont versé une cotisation de 311.327 francs à l'assurance-invalidité et décès.

Les chemins de fer fédéraux ont repris en 1913 la caisse de secours du J. N. et continuent à l'administrer sur ses anciennes bases comme celle du Gothard. Le capital de couverture de la caisse de secours du Gothard s'élève à 20.335.591 francs, celui de la caisse de secours du J. N. à 1.048.129 francs avec un déficit de 150.840 francs. Ces deux caisses fusionneront incessamment avec la caisse de pensions et de secours des chemins de fer fédéraux.

Voici quelques données sur le mouvement et l'état des quatre caisses de secours en 1913 :

Cotisations des membres	fr.	4.274.899
Contribution des chemins de fer fédéraux .	»	7.130.156
Recettes diverses	»	5.390.412
Total des recettes . .	fr.	16.795.467
Secours	fr.	7.264.869
Remboursement aux membres	»	177.875
Dépenses diverses	»	381.906
Total des dépenses . .	fr.	7.824.650
Excédent des recettes	fr.	8.970.817
Etat de fortune et dépôts à fin 1912 . . .	»	119.914.432
Etat de fortune et dépôts à fin 1913 . . .	fr.	128.885.249
Déficit à fin 1913	»	30.146.061
Etat de fortune total	fr.	159.031.310

Voies de fer et installations fixes.

Le tableau ci-dessous montre quelles ont été pour la voie de fer et les installations fixes les dépenses de construction de 1913 comparées aux crédits budgétaires et aux dépenses de 1912. On voit ainsi que les dépenses effectives se sont élevées à 45.569.844 francs, tandis que les prévisions budgétaires étaient de 39.526.240 francs et que ces dépenses ont dépassé de 15.000.000 de francs environ celles de l'année précédente. Dans ce chiffre sont comprises des sommes rentrant dans le compte d'exploitation et s'élevant d'après le budget à 2.501.308 francs et d'après le compte à 4.405.669 francs. Les dépenses imputables sur le compte de construction s'élèvent donc d'après le budget à 37.024.860 francs et d'après le compte à 41.164.176 francs.

Tableau comparatif des dépenses de construction en 1913 et du budget pour 1913*.

	Budget 1913	Dépenses en 1913		
		pour constructions prévues au budget	pour constructions non prévues au budget	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
IIe Tunnel du Simplon .	3.000.000	5.936.289	—	5.936.289
	2.000 000	*63.394*	—	*63 394*
Chemin de fer du lac de Brienz	2.000.000	1.263.259	—	1.263.259
	2.500.000	*438.704*	—	*438.704*
Direction générale (Hauenstein, etc.) . .	6.156.240	10.356.928	—	10.356.928
	3.827.000	*3.492.483*	*1.348.463*	*4.840.946*
Ier arrondissement . .	7.316.500	8.399.243	48.325	8.447,568
	5.728.000	*6.444.322*	*25.199*	*6.469.521*
IIe arrondissement . .	7.519.600	7.264.271	— 161.430	7.102.841
	7.774.800	*7.909.365*	— *15.067*	*7 894.298*
IIIe arrondissement . .	5.098.400	3.114.700	256.535	3.371.235
	4.433.000	*2.053.962*	*68.018*	*2.121.980*
IVe arrondissement . .	5.417.100	6.108.354	— 199.217	5.909.137
	6.806.000	*6.648.590*	— *473.106*	*6.175.484*
Ve arrondissement . .	3.024.400	3.015.593	166.994	3.182.587
	2.604.400	*2.663.500*	*42.216*	*2.705.716*
Total . .	39,526.240	45.458 637	111.207	45.569.844
	35.673.200	*29.714.320*	*995.723*	*30.710.043*

* Les chiffres en caractères italiques indiquent les prévisions budgétaires et dépenses de construction en 1912.

Il est naturel que les dépenses se répartissent très inégalement entre les différents articles du budget. Pour quelques travaux de grande importance on a dépensé beaucoup plus qu'il n'avait été prévu, tandis que pour la majeure partie des autres travaux les dépenses effectives sont restées au-dessous des prévisions budgétaires.

Le budget a été dépassé de plus de 100.000 francs pour les travaux ci-après :

Direction générale :

Hauenstein—ligne de base Sissach—Olten;

Ier arrondissement :

Transformation de la gare de Lausanne,
Extension de la gare de Brigue,
Passage inférieur de Tivoli à Fribourg,
Extension de la gare de Payerne,
Double voie Martigny—Riddes,
Double voie St-Blaise—Neuveville,
Double voie Berne—Flamatt;

IIe arrondissement :

Modification de l'éclairage de la gare de Bâle,
Agrandissement de la station de Pratteln,
Extension de la gare de Berne,
Double voie Aarbourg—Sursee,
Double voie Gümligen—Thoune;

IIIe arrondissement :

Nouvelle station Schübelbach;

IVe arrondissement :

Déplacement de la station de Gossau,
Enclenchements et signaux à Romanshorn,
Double voie Winterthour—Wil,
Double voie Gossau—Winkeln.
Place de déchargement à la gare de St-Gall;

Ve arrondissement :

Extension de la station de Melide,
Double voie Maroggia—Mendrisio.

A ces travaux correspond une dépense totale de 21.698.275 francs, laquelle dépasse de 9.647.275 francs les prévisions budgétaires qui étaient de 12.051.000 francs. Toutefois, comme il s'agit ici, pour chacun de ces travaux inachevés, non de

étant imputable sur le compte d'exploitation, les dépenses nettes de construction se montent donc à fr. 46.235.283,78 (en 1912 elles s'étaient élevées à fr. 30.345.782,11).

Réfection des voies et renforcement.

En 1913 il a été réfectionné 133 km. de voie en matériel nouveau type pour lignes principales; les voies actuellement construites en matériel des nouveaux types des C. F. F. accusent une longueur totale de 1785 km.

Parcours effectués par les trains.

Aux données fournies par le rapport de gestion du département des chemins de fer sur les parcours effectués par les trains, se joignent celles qui se trouvent à la page 133 du rapport de la direction générale. Il y est dit que grâce aux améliorations apportées aux horaires d'hiver et d'été, et ensuite de l'exploitation de la ligne Genève-La Plaine par les C. F. F. à dater du 1er janvier 1913 et du rachat du J. N. opéré le 1er juillet 1913, le service-voyageurs accuse une augmentation de 1.207.832 kilomètres-trains au regard de 1912.

Conclusions.

Nous vous recommandons d'adopter le projet d'arrêté ci-après, qui est conforme aux propositions du conseil d'administration des chemins de fer fédéraux et nous saisissons cette occasion de vous renouveler, monsieur le président et messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 8 mai 1914.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le président de la Confédération,
HOFFMANN.

Le chancelier de la Confédération,
SCHATZMANN.

Annexes :

1° Rapport et proposition du conseil d'administration, du 30 avril 1914.
2° Rapport de la direction générale, du 8 avril 1914.