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

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1904)

Artikel: 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 1904

Autor: Ruchet / Ringier

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676182

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: 15.07.2025

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

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 1904.

(Du 12 mai 1905.)

Monsieur le président et messieurs,

Le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux a soumis à notre approbation, à la date du 27 avril dernier, son rapport et sa proposition concernant le rapport, daté du 7 du même mois, de la direction générale sur la gestion et les comptes de l'année 1904. L'examen et l'approbation des comptes ont eu lieu à teneur de la loi sur la comptabilité des chemins de fer, du 27 mars 1896. Une expédition de notre arrêté du 5 courant est jointe aux actes.

Dans son rapport, le conseil d'administration fait ressortir les avantages que la nationalisation a valus jusqu'ici au public et aux chemins de fer secondaires, les charges que se sont imposées les chemins de fer fédéraux, ainsi que le rapport entre les dépenses et les recettes, puis il conclut avec l'assurance qu'entièrement d'accord avec la direction générale et sans perdre de vue le but important de la nationalisation des chemins de fer, il s'efforcera,

déjà maintenant, de réaliser le plus d'économies et d'apporter le plus de parcimonie possible dans toutes les branches de l'administration.

Nous adhérons jusqu'ici au rapport du conseil d'administration. En revanche, nous considérons comme hors de saison la phrase finale de son rapport. Elle est ainsi conçue : « Mais les efforts que nous sommes décidés à faire dans ce but ne seront couronnés de succès que si nous sommes secondés dans cette voie, d'une manière efficace, par les autorités fédérales, qu'il s'agisse de la fixation des horaires, de l'examen des travaux spéciaux de transformation et de parachèvement et de l'approbation des projets de travaux. » Par cette considération, le conseil d'administration éveille, — sciemment ou inconsciemment, ce que nous ne voulons pas rechercher, — l'idée que le Département des chemins de fer et le Conseil fédéral, qui, au cas particulier, sont en cause en toute première ligne, sinon exclusivement, auraient besoin d'une exhortation pour apprécier convenablement les tendances à l'économie des chemins de fer fédéraux et pour en tenir compte. Or, nous ne pourrions accepter une semblable exhortation, que rien ne justifierait. Personne ne saurait nous reprocher d'avoir, jusqu'à présent, subordonné l'approbation des projets des chemins de fer fédéraux à des conditions exceptionnellement onéreuses. Le département et le Conseil fédéral se sont vus, jusqu'ici, plutôt dans le cas de protéger, dans des questions touchant les horaires ou les constructions, les chemins de fer fédéraux contre les exigences insuffisamment motivées ou exagérées des gouvernements cantonaux. D'un autre côté, le Département des chemins de fer et le Conseil fédéral ne peuvent cependant pas, tant que nous avons l'obligation légale de contrôler les chemins de fer fédéraux et d'examiner les demandes des autorités cantonales et locales, renoncer à veiller à ce qu'il soit tenu compte, même de la part des chemins de fer fédéraux, de semblables demandes lorsqu'elles paraissent justifiées en ce qui concerne le trafic public, la sécurité de l'exploitation et l'uniformité en matière de chemins de fer suisses.

Passant au rapport de gestion de la direction générale, nous ferons remarquer que le premier des postulats mentionnés aux pages 11 et 12 et présentés à l'occasion du rapport de gestion de 1903 a trouvé sa solution par notre rapport du 10 décembre 1904 (Feuille féd. 1904, VI. 532); les deux autres sont encore en discussion. Le rapport concernant l'application de la loi sur la comptabilité vous sera présenté prochainement. Quant aux postulats touchant le budget de 1905, ils sont encore pendants.

Nous saisissons en outre l'occasion de répondre à une observation que la commission du Conseil national a formulée le 24 mars à l'occasion de la discussion des crédits supplémentaires, série I, de 1905 ; elle a estimé que le meilleur moyen d'élucider la question de savoir si la propriété des chemins de fer fédéraux doit être assimilée à la propriété fiscale serait d'accorder aux chemins de fer fédéraux, d'une manière formellement incontestable, les *droits d'une personne juridique.* En réponse à cette observation, nous ferons remarquer que la Confédération a acquis les chemins de fer fédéraux et en a payé le prix et que l'administration des chemins de fer fédéraux constitue une division spéciale de l'administration fédérale. Or, nous nous en tiendrons à ces points et principes fondamentaux; ils sont clairs et ne prêtent pas à équivoque. En accordant aux chemins de fer fédéraux la qualité de personne morale, on en modifierait complètement la situation juridique. Les chemins de fer fédéraux, propriété à présent publique sous une administration publique, seraient, par la perte de ce caractère, transformés en personne de droit privé. Ils doivent avoir l'une ou l'autre de ces qualités : ils ne sauraient les revêtir toutes les deux. Mais leur transformation exigerait non seulement la revision de la loi, mais aussi un transfert économique des mains de la Confédération en celles de personnes privées. Il n'y a nullement lieu non plus de modifier la manière de voir admise jusqu'ici touchant la situation juridique des chemins de fer fédéraux; ils sont propriété de la Confédération comme les institutions militaires et les exploitations agricoles qui lui appartiennent (Liebefeld, Etablissement d'horticulture et de viticulture de Wädenswil, etc.). Nous ne saurions dès lors prêter la main à l'ébranlement des bases de la loi sur le rachat.

En ce qui concerne le *compte d'exploitation,* il convient de mentionner qu'en 1904 il a été parcouru 30,874,260 kilomètres de locomotive, soit 964,260 km. loc. de plus que ne le prévoyait le budget. Pour le personnel des trains, les dépenses sont néanmoins inférieures, en nombres ronds, de 45,000 francs, et celles pour le service complet de la traction (sans amortissement) de 1,258,000 francs aux prévisions du budget. Bien qu'un certain nombre de causes accidentelles (ajournements de dépenses, etc.) aient coopéré à ce résultat, il est permis d'en conclure que les dépenses réelles par kilomètre de locomotive sont inférieures aux prévisions et que, notamment, elles n'augmentent pas en proportion de l'accroissement des kilomètres de locomotive.

Un tableau comparatif des sommes budgétées et réellement dépensées *pour la construction* donne les chiffres ci-après :

	Budget pour 1904.	Dépenses pour 1904.	%.	Différence.	%.
Simplon	15,500,000	11,831,010. 07	76	3,668,989. 93	24
Chemin de fer du Ricken	2,000,000	1,303,093. 13	65	696,906. 87	35
Matériel roulant . . .	11,747,900	9,922,769. —	84	1,825,131. —	16
Direction générale . .	55,000	22,078. 57	40	32,921. 43	60
Arrondissement I . .	6,905,400	3,905,515. 51	57	2,999,884. 49	43
Arrondissement II . .	7,162,050	1,205,889. 08	17	5,956,160. 92	83
Arrondissement III . .	6,710,650	3,514,403. 94	52	3,196,246. 06	48
Arrondissement IV . .	4,678,050	2,130,991. 67	46	2,547,058. 33	54
Total	54,759,050	33,835,750. 97	62	20,923,299. 03	38
Arrondissements I, II, III et IV.	25,456,150	10,756,800. 20	42	14,699,349. 80	58

La différence importante, résultant de ce chiffre, entre les dépenses budgétées et les dépenses réelles concerne tout particulièrement les quatre arrondissements et provient de ce que *l'exécution* d'un certain nombre de grands travaux est sensiblement en retard.

Si, dans son rapport sur l'*extension de la gare de Bienne* (page 139/140), la direction générale voulait non seulement exposer, conformément aux actes, l'état de l'affaire, mais discuter les deux solutions en jeu, — *gare à niveau* avec passages *supérieurs* ou *gare* à plateforme *surélevée* avec passages *inférieurs*, — elle aurait dû, outre la réponse de la direction générale, qui n'indique que les avantages de la première solution en faveur de la gare à niveau et les inconvénients de la seconde, mentionner aussi les avantages que les autorités communales, cantonales et fédérales ont fait valoir en faveur de la gare surélevée, ainsi que les inconvénients de la gare à niveau.

La déclaration (page 143) portant que, malgré les réclamations de la direction générale, le Département des chemins de fer a décidé l'établissement d'une *nouvelle station* à *Attikon*, entre Wiesendangen et Islikon, et que la direction genérale a demandé ensuite à cette autorité de revenir sur sa décision a besoin d'être complétée. Le Département des chemins de fer n'a pas pris tout d'abord attitude dans cette question, mais s'est contenté de communiquer aux chemins de fer fédéraux, avec prière de se prononcer, les demandes des autorités cantonales et locales et de communiquer également aux intéressés les réponses de la direction générale. Ce n'est qu'après que, par lettres des 25 mai et 20 août 1904, la direction générale se fut déclarée expressément d'accord d'établir la station d'Attikon, en tant que les intéressés se chargeraient de certaines prestations, et que les subventions demandées furent formellement consenties, que le Département des chemins de

fer s'est vu dans le cas, le 3 septembre 1904, de prendre position. Etant donné l'intérêt témoigné en faveur de ce projet par la région en cause, qui a fourni une subvention de 70,000 francs en nombre rond, et eu égard à l'avantage qu'auraient les chemins de fer fédéraux à la suppression, à la suite de l'établissement de la station, de trois passages à niveau, le Département des chemins de fer ne pouvait évidemment pas faire autrement que de demander le dépôt, de la part de la direction générale, d'un projet de station définitif. L'administration des chemins de fer fit alors immédiatement des démarches en vue de l'exécution de cette décision. Elle se mit, en ce qui concerne l'accomplissement des prestations consenties, en rapport avec le gouvernement cantonal et avec les intéressés mêmes, et l'on s'imaginait que tout était en ordre, lorsque fut présenté, le 27 janvier 1905, soit donc environ *cinq mois* après la décision du Département des chemins de fer, une demande tendante à un nouvel examen de cette affaire. Cette demande dut toutefois être écartée, attendu qu'en dehors de l'indication que le projet aurait été désapprouvé au sein du conseil du IVe arrondissement, elle ne contenait aucun nouvel argument, et qu'en outre le gouvernement du canton de Zurich se prononçait très énergiquement pour le projet. Il y a malheureusement lieu de constater à cet égard que par l'attitude dilatoire de l'administration des chemins de fer fédéraux, l'achèvement de la double voie, d'une nécessité urgente, sur le tronçon Winterthour-Felben, est retardé au moins d'une année.

En recommandant le projet d'arrêté ci-après à votre approbation, nous saisissons l'occasion, monsieur le président et messieurs, de vous assurer de notre haute considération.

Berne, le 12 mai 1905.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le président de la Confédération,
RUCHET.

Le chancelier de la Confédération,
RINGIER.

Annexes :

1. Rapport et proposition du conseil d'administration, du 27 avril 1905.
2. Rapport de la direction générale, du 7 avril 1905.