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 1911

Autor(en): **Forrer, L. / Schatzmann**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1911)**

PDF erstellt am: **05.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-676052

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 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 1911.

(Du 17 mai 1912.)

Monsieur le président et messieurs,

Le 30 avril 1912, le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux a présenté le rapport de la direction générale sur la gestion et les comptes de l'exercice de 1911, en nous priant de les soumettre à votre approbation.

Le Conseil d'administration dit dans son rapport que les comptes ont été examinés par la délégation de la commission permanente, laquelle a constaté par de nombreux pointages, l'entière concordance des livres et des comptes. La délégation a de nouveau insisté sur le fait que le temps disponible pour ces travaux est insuffisant et a recom-

mandé avec insistance de modifier, si possible, l'article 63 du règlement d'exécution de la loi sur le rachat. D'après ce règlement, les comptes doivent être remis au Conseil fédéral avant la fin d'avril; la commission propose de prolonger ce délai et de reporter l'approbation des comptes par les Chambres à la session d'automne ou à celle d'hiver.

Nous examinerons s'il est opportun de reviser l'article 63 du règlement d'exécution de cette loi avant de remanier l'ensemble de la loi sur le rachat.

Nous voyons par le rapport du conseil d'administration que le résultat de l'exercice de 1911 est satisfaisant. Les recettes d'exploitation s'élèvent à 196,511,857 francs et les dépenses d'exploitation à 124,647,775 francs. Le compte de profits et pertes présente un excédent de 5,575,268 francs malgré l'amortissement d'un solde passif de 1,535,616 francs pour 1910. Le conseil d'administration fait remarquer que cet excédent est arrivé très à propos pour aider à couvrir le surcroît de dépenses considérables et permanentes qu'exigera l'entrée en vigueur, le 1er avril 1912, de la nouvelle échelle des traitements et des salaires.

Le coefficient d'exploitation est de 64,26 %; il est donc descendu à un chiffre bien inférieur à celui de toutes les années précédentes.

L'événement le plus important qu'ait à signaler le conseil d'administration est l'entente qui est intervenue avec les actionnaires de la compagnie du Gothard au sujet de la somme à acquitter pour le rachat et du mode de paiement du montant convenu. L'incorporation de la ligne du Gothard aux chemins de fer fédéraux a eu pour effet de porter à 1,471,895,044 francs la somme que ces derniers ont investie dans leur réseau pour les installations existantes et les accessoires. En regard de cette somme, les amortissements et les réserves s'élèvent à 125,275,245 francs. Outre ces articles passifs, il y a encore des fonds disponibles, entre autres des approvisionnements de matériaux pour fr. 32,902,000; cette rubrique offre un intérêt spécial car elle comprend les approvisionnements de houilles qui ont fait naître des inquiétudes un peu partout lors de la dernière grande grève des mineurs. Les approvisionnements de houilles, à fin 1911, eussent suffi pour huit mois environ. Le conseil d'administration vouera à cet égard une attention particulière à la question de la *substitution des forces hydrauliques au combustible tiré du dehors,* car il est de toute évidence que la

commande de houilles à l'étranger doit éveiller des perspectives toujours plus inquiétantes pour l'avenir.

En ce qui concerne les *travaux préparatoires pour l'introduction de l'exploitation électrique,* le conseil d'administration relève surtout le fait, au chapitre des travaux, que d'après les calculs établis la traction électrique qui avait été considérée en 1904 comme non lucrative pour la ligne du Gothard, serait avantageuse à ce moment grâce à la sensible augmentation du trafic.

Au cours de l'exercice, la direction générale a eu la tâche laborieuse de mettre en adjudication le *tunnel de base du Hauenstein.* Une autre question du plus grand intérêt a été la construction *du second tunnel du Simplon* qui ne sera, il est vrai, adjugé que dans le courant de la présente année. L'acquisition de la gare de *Genève-Cornavin* et de la ligne *Genève-La Plaine,* ainsi que l'établissement du *raccordement Cornavin—Eaux-Vives* et la *transformation de la gare de Cornavin* ont été autant d'autres questions importantes dont les chemins de fer fédéraux ont eu à s'occuper. Il existe, en outre, passablement de projets dont l'étude est très avancée; au cours de 1911, le conseil d'administration a approuvé la mise en œuvre d'un certain nombre de ces projets devisés à une somme totale de 36 millions environ.

Le report des travaux achevés en 1911 sur le compte définitif de construction, s'élève à 32,462,625 francs; il est donc bien supérieur à celui des années précédentes. Les dépenses pour le matériel roulant ont, par contre, subi un recul.

Pour les années de 1902 à 1911, les dépenses nouvelles pour les *constructions* s'élèvent à 227,757,316 francs et celles pour le matériel roulant à 102,431,410 francs.

La valeur portée au bilan des installations fixes est en 1911 de 1,016,307,000 francs et celle du matériel roulant de 226,026,000 francs.

En ce qui concerne les *abonnements généraux* et les billets combinés, le conseil d'administration fait remarquer que le *relèvement des prix de ces abonnements a, en somme, produit son effet.* Les recettes totales sont en voie d'augmentation et ont produit, en 1911, 148,808 francs de plus qu'en 1910. Cependant, cette plus-value est due exclusivement aux abonnements de longue durée qui ont rapporté 245,947 francs de plus, tandis que ceux de *courte durée* ont donné 97,139 francs de moins. On est arrivé ainsi, en élevant les prix, au but poursuivi, qui était de restreindre l'utilisation des abonne-

ments de courte durée sans nuire à l'augmentation de ceux de longue durée. D'après la direction générale, la diminution des abonnements de courte durée est compensée par une vente plus forte de billets combinés et d'autres billets.

Le conseil d'administration exprime ensuite ses remercîments et sa reconnaissance à M. Weissenbach, président de la direction générale qui a pris sa retraite le 31 décembre 1911 et à M. Flury, vice-président de la direction générale, décédé en novembre dernier, qui tous deux ont rendu de si éminents services aux chemins de fer fédéraux.

Enfin, la situation s'étant consolidée en 1911, on peut constater avec satisfaction que l'augmentation des traitements et des salaires qui se fera définitivement cette année et apportera au personnel l'amélioration si désirée de sa situation pécuniaire, ne sera pas le prix d'un affaiblissement des bases financières de l'entreprise. Les années de crise auront eu ce bon effet de mettre en évidence que les principes d'économie doivent continuer à inspirer et à diriger le ménage des chemins de fer fédéraux. Une administration prévoyante répartira toujours les dépenses de façon à ne jamais dépasser les besoins et la juste mesure et à n'être pas prise au dépourvu en cas de grande nécessité.

Nous pouvons souscrire à ces considérations.

Le rapport de la direction générale nous suggère les remarques suivantes :

Voie de fer et installations fixes.

Le tableau de la page suivante montre quelles ont été pour la voie de fer et les installations fixes les dépenses de construction de 1911 comparées aux crédits budgétaires et aux dépenses de 1910. On voit ainsi que les dépenses effectives se sont élevées à 21,836,507 francs tandis que les prévisions budgétaires étaient de 29,448,800 francs et qu'elles ont dépassé de 1,500,000 francs environ celles de l'année précédente.

Tableau comparatif des dépenses de construction et du budget.

	Budget 1911	Dépenses en 1910		
		pour constructions prévues au budget	pour constructions non prévues au budget	TOTAL
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Tunnel du Simplon	2,000,000	36,548	—	36,548
	1,000,000	*19,640*	—	*19,640*
			—	
Chemin de fer du Ricken (Subvention	300,000	53,010	—	53,010
du canton de St-Gall) . . .	—	— 500,000	—	— 500,000
	400,000	*1,164,292*	—	*1,164,292*
Chemin de fer du lac de Brienz . .	1,000,000	187,067	—	187,066
	1,000,000	*34,151*	—	*34,151*
Direction générale (Dépenses diverses) .	1,772,000	305,073	—	305,073
	702,000	*616,658*	—	*616,658*
Ier arrondissement	5,279,300	3,927,576	32,621	3,960,197
	5,249,300	*4,447,077*	*53,502*	*4,500,579*
IIe arrondissement	6,507,200	6,927,046	38,397	6,965,443
	6,781,000	*4,741,217*	*73,792*	*4,815,009*
IIIe arrondissement	3,618,000	2,506,896	— 122,206	2,384,690
	3,233,000	*3,474,671*	*58,812*	*3,533,483*
IVe arrondissement	6,282,300	5,867,860	59,595	5,927,455
	5,435,100	*4,696,276*	*25,516*	*4,721,792*
Ve arrondissement	2,690,000	2,247,772	269,252	2,517,024
	1,597,500	*732,072*	*39,944*	*772,016*
			(+ *193,095*)	(+ *193,095*)
Total .	29,448,800	21,558,848	277,659	21,836,507
	25,397,900	*19,926,054*	*444,661*	*20,370,715*

NB. Les chiffres en caractère italique indiquent les prévisions budgétaires et dépenses de construction pour 1910.

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 :

Ier arrondissement:	Agrandissement de la gare de Lausanne,
	Extension de la station de Vallorbe;
IIe »	Agrandissement de la gare de Berne,
	Transformation de la gare de Bienne,
	Doublement de la voie Aarbourg-Sursee,
	Doublement de la voie Wylerfeld-Gümligen;
IIIe »	Ateliers de Zurich,
	Passages inférieurs Rüschlikon-Thalwil;
IVe »	Extension de la station de Rheineck,
	Extension de la station de Wattwil,
	Tunnel à double voie St-Gall—St-Fiden,
	Remise des locomotives à St-Gall.

A ces travaux correspond une dépense totale de 9,463,377 francs, laquelle dépasse de 3,689,677 francs les prévisions budgétaires qui étaient de 5,773,700 francs. Toutefois, comme il s'agit ici, pour chacun de ces travaux inachevés, non de comptes de clôture, mais uniquement des dépenses faites en 1911, on ne peut se baser sur ces dépassements budgétaires pour savoir ce que coûteront les travaux.

Quant aux travaux pour lesquels les crédits n'ont été que peu utilisés ou ne l'ont pas été du tout, nous nous bornerons à citer les suivants, dont le devis dépasse 100,000 francs :

Construction du second tunnel du Simplon,
Chemin de fer du Ricken,
Chemin de fer du lac de Brienz,
Ligne de base Sissach-Olten du Hauenstein;

Ier arrondissement:	Croy-Vallorbe, desséchements,
	Neuchâtel — St-Blaise, passage supérieur du « Mail »,
	Payerne, extension de la station,
	Villeneuve-Aigle, doublement de la voie,

Ier arrondissement:		Saint-Blaise — Neuveville, doublement de la voie,
		Nyon, extension de la station,
		Martigny-Riddes, doublement de la voie,
		Palézieux, extension de la station,
		Siviriez-Romont, doublement de la voie;
IIe	»	Pratteln, extension de la station,
		Emmenbrücke-Lucerne, passage inférieur de St-Karli,
		Herzogenbuchsee, passage inférieur,
		Sursee-Rothenbourg, doublement de la voie,
		Boncourt, nouvelle station,
		Bâle, doublement de la voie sur la ligne de raccordement;
IIIe	»	Chemin de fer de la rive gauche du lac de Zurich, transformation de la ligne,
		Baden, extension de la station,
		Ziegelbrücke, extension de la station,
		Wettingen, remplacement du pont supérieur de la Limmat,
		Wetzikon, nouveau pont du Wildbach;
IVe	»	Uzwil, extension des voies,
		Buchs, quai aux bestiaux;
Ve	»	Maroggia-Mendrisio, passages supérieur et inférieur,
		Flüelen, voie d'évitement,
		Melide, extension de la station.

Le compte « Travaux inachevés » est descendu de 70,413,278 francs à 62,300,448 francs; il a donc subi une diminution de 8,112,830 francs.

Matériel roulant, mobilier et ustensiles.

Pour les acquisitions de matériel roulant, le budget prévoyait 6,657,550 francs et l'on a dépensé fr. 6,764,430. 47; pour le mobilier et les ustensiles, la prévision était de 308,700 francs et la dépense a été de fr. 288,034. 04.

Dépenses totales de construction.

Les dépenses de construction pour 1911, y compris celles qui ont été faites pour des entreprises accessoires (navigation à vapeur sur le lac de Constance) et celles qui ont été couvertes au moyen de crédits supplémentaires, se sont éle-

vées à fr. 28,888,974.66 (budget de construction de 1911 : 36,416,450 francs). Une somme de 5,137,512.29 étant imputable sur le compte d'exploitation, les dépenses nettes de construction se chiffrent par fr. 23,751,462.37 (en 1910 elles s'étaient élevées à fr. 25,895,155.91).

Réfection des voies et renforcement.

En 1910, il a été réfectionné 94 km. de voie en matériel nouveau type pour lignes principales et les voies actuellement construites en matériel des nouveaux types des C. F. F. accusent une longueur cumulée de 1316 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 aux pages 158 et 159 du rapport de la direction générale. Il y est dit que l'ouverture de la ligne du Ricken et les améliorations apportées aux horaires d'hiver et d'été, se sont traduites par une augmentation de 364,763 kilomètres-trains vis-à-vis de 1910. Le chemin de fer du Ricken, ouvert à l'exploitation le 1er octobre 1910, y a contribué pour 93,594 kilomètres-trains.

Comptes et bilan.

La vérification générale opérée conformément à la loi sur la comptabilité a montré l'exactitude et la concordance des comptes et du bilan. Les dépenses portées au compte de construction sont toujours examinées par les organes du département des chemins de fer au vu des pièces justificatives. Ce travail exige cependant beaucoup de temps, de sorte que l'on ne peut faire figurer que dans le compte suivant les rectifications éventuelles qui y sont apportées.

Compte d'exploitation.

La comparaison des résultats des chemins de fer fédéraux pour les cinq dernières années montre à l'évidence le changement qui s'est opéré depuis 1908 et la reprise réjouissante des affaires qui se manifeste dans le pays. Les chiffres ci-dessous concernent le réseau tout entier, y compris le chemin de fer du Gothard.

Recettes d'exploitation.

	Fr.	Par km. de ligne Fr.	Augmentation %
En 1911	196,511,857	71,667	4,75
1910	187,604,055	68,419	7,66
1909	174,261,181	63,622	1,73
1908	171,299,110	62,541	— 1,26
1907	173,479,590	63,360	7,50

Dépenses d'exploitation.

Elles comprennent aussi les allocations au personnel mais non les dépenses fournies par le fonds de renouvellement :

	Fr.	Par km. de ligne Fr.	Augmentation %
En 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
1907	112,147,072	40,959	12,88

Il ressort des chiffres ci-dessus que, malgré l'accroissement du trafic, l'augmentation des salaires et le coût toujours plus élevé des matériaux, les dépenses sont restées presque au même niveau. On constate manifestement les efforts qui ont été faits pour arriver à une exploitation économe des chemins de fer fédéraux.

Compte de profits et pertes.

Ce compte qui intéresse la gestion tout entière et qui présente un solde actif de fr. 5,575.267, montre que la situation financière s'est sensiblement améliorée. Nous donnons ci-dessous un aperçu permettant de comparer les recettes et les dépenses avec celles de l'année précédente :

Recettes	1911 Fr.	1910 Fr.
Excédent des produits de l'exploitation, y compris les allocations au personnel, mais sans les dépenses du compte de renouvellement . . .	77,690,543	71,524,813
Produit des capitaux disponibles .	4,830,820	4,741,641
Intérêts des capitaux employés à la construction	600,427	729,219
A reporter	82,521,363	76,266,424

Report	82,521,363	76,266,424
Produit de la navigation à vapeur sur le lac de Constance . . .	147,620	219,826
Prélèvements sur le fonds de pensions de l'ancien J.-S.	59,267	65,093
Subvention de l'Italie	66,000	66,000
Recettes diverses	161,628	10,226
Total .	83,556,305	77,356,818

Dépenses	1911 Fr.	1910 Fr.
Bail du Vevey-Chexbres . . .	30,000	30,000
Intérêts en compte-courants, provisions, etc.	7,399,643	3,640,473
Intérêts des emprunts consolidés .	48,171,208	47,749,431
Amortissement légal	8,078,980	6,779,181
Amortissement d'installations disparues	1,188,457	805,766
Amortissement des frais d'emprunts .	1,426,539	423,756
Versements au fonds de renouvellement	9,055,565	8,874,143
Versement au fonds de pension de l'ancien J.-S.	14,046	15,666
Versement au fonds d'assurance contre l'incendie	120,000	120,000
Intérêts et amortissement du déficit de la caisse de pensions et de secours	915,000	915,000
Dépenses diverses	45,985	54,643
Total .	76,445,423	69,408,059
Excédent des recettes . . .	7,110,882	7,948,759
A déduire solde passif de l'exercice précédent	— 1,535,615	—9,484,374
Solde à nouveau	5,575,267	—1,535,615

L'excédent plus considérable des recettes pour 1910, soit environ 838,000 francs s'explique en partie par le fait que l'on avait fait une estimation trop basse des intérêts et des amortissements à payer pour la reprise du chemin de fer du Gothard. Après que la transaction eut été conclue, il y eut à solder des sommes supplémentaires importantes qui furent imputées sur les dépenses de 1911. Sans ces paiements, l'excédent des recettes pour 1911 qui se monte à fr. 7,110,882 eût été augmenté des sommes suivantes :

Supplément des intérêts à payer au Gothard .	»	2,432,870
Amortissement légal du Gothard, supplément .	»	614,915
Amortissement des frais de change, 1909 et 1910	»	600,000
Excédent complété pour 1911	fr.	10,758,667

Ces considérations n'apportent, sans doute, aucune amélioration au résultat définitif, car si l'on avait chargé davantage les années 1910 et 1909, les déficits eussent été encore plus considérables. Elles montrent, toutefois, que si le développement actuel du trafic continue, on pourra escompter dans les années normales des excédents croissants. Les années 1911 et 1912, qui se ressentiront des effets de la nouvelle loi sur les traitements et de l'ouverture de la ligne du Lœtschberg, ne peuvent, il est vrai, pas encore être considérées comme des années normales.

Fonds de renouvellement.

Au fonds de l'ancien réseau, se sont ajoutés pendant l'exercice, 7,655,797 francs pour les lignes du Gothard. Cette somme constitue une partie de la déduction de 11,660,000 francs qui fut consentie lors de la transaction de rachat sur le produit net capitalisé du chemin de fer du Gothard.

Le montant total du fonds s'élevant à .	fr. 74,766,984

est engagé dans des actifs spéciaux :

a. en obligations des chemins de fer fédéraux	fr.	62,741,100
b. en valeurs d'Etat	»	2,688,540
dans d'autres actifs	»	9,337,344

On ne peut pas prétendre avec certitude que le montant actuel du fonds de renouvellement corresponde à la moins-value résultant de l'usure des installations. Pour calculer cette moins-value, il faudrait commencer par faire des constatations laborieuses sur l'âge moyen des rails, des traverses, des locomotives, des voitures à voyageurs, des wagons à marchandises, etc., travail qui se heurterait à des difficultés toutes particulières pour les grosses entreprises telles que les chemins de fer fédéraux. En considérant l'augmentation importante que le fonds a subie depuis 1903, on peut toutefois en conclure, et cela sans entreprendre un calcul très minutieux, que les réserves actuelles sont en général suffisantes. Pour le matériel roulant et le mobilier, elles dépassent sensiblement les exigences annuelles, tandis que pour la superstructure, les prélèvements sont plus considérables que les versements. Ce dernier fait a pour cause le rééquipement devenu nécessaire des principales lignes avec des traverses et des rails plus forts. Lorsque cette transformation sera terminée, les exigences seront moindres. Le

tableau ci-dessous donne également un aperçu des fluctuations du fonds de renouvellement.

	Superstructure	Matériel roulant	Mobilier	Total
		Versements		
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1903	4,046,808	3,604,509	334,741	7,986,058
1904	4,215,357	3,800,353	353,381	8,369,091
1905	4,389,978	3,970,344	374,748	8,735,070
1906	3,286,980	3,464,596	333,133	7,084,709
1907	3,506,534	3,825,109	360,508	7,692,151
1908	3,539,031	3,883,613	392,513	7,815,157
1909	3,837,940	4,183,414	502,682	8,524,036
1910	3,958,501	4,339,653	515,990	8,874,144
1911	4,032,364	4,499,134	524,068	9,055,566
	34,813,493	35,630,725	3,691,764	74,135,982
		Prélèvements		
1903	3,284,368	2,475,697	113,701	5,873,766
1904	4,017,493	2,839,877	172,146	7,029,516
1905	4,159,261	2,583,929	228,090	6,971,280
1906	4,536,167	2,232,807	153,322	6,922,296
1907	4,619,315	1,120,198	329,960	6,069,473
1908	4,875,151	1,984,469	213,727	7,073,347
1909	4,072,914	1,988,904	182,632	6,244,450
1910	4,127,107	2,435,289	210,552	6,772,948
1911	4,448,480	2,820,398	196,754	7,465,632
	38,140,256	20,481,568	1,800,884	60,422,708

Fonds de réserve.

Le bénéfice de 5.5 millions de francs qu'accuse le bilan a remis en discussion la question de la dotation d'un fonds de réserve. Il est compréhensible qu'un grand service public, obligé de tenir une comptabilité indépendante, s'efforce de posséder une réserve de bénéfices assez grande pour parer aux résultats insuffisants de l'exploitation; l'article 8 de la loi sur le rachat a, du reste, prévu cette réserve. D'après ledit article, le 20 % du surplus des excédents sera versé dans un fonds de réserve et le 80 % doit être employé, dans l'intérêt des chemins de fer fédéraux, à perfectionner et alléger les conditions de transport. Cette dernière partie de la dispo-

sition de la loi n'est, toutefois, pas suffisamment claire en ce qui concerne sa mise en pratique. Il sera nécessaire de la modifier lors de la revision de la loi organique des chemins de fer fédéraux.

Le conseil d'administration estime qu'il est indiqué, cette fois encore, de ne pas employer le solde actif annuel en s'en tenant à l'article 8 (3), mais d'amortir une somme de 1,021,055 francs pour les installations supprimées et de reporter le reste, soit 4,554,212 francs, comme solde actif à compte nouveau. Nous pouvons vous recommander d'approuver cet emploi. Si l'on considère que des événements imprévus ainsi que des fluctuations dans le trafic et les recettes peuvent survenir, le solde reporté à nouveau n'est nullement trop élevé.

Amortissement.

Les amortissements, y compris le supplément pour la ligne du Gothard, ont atteint en tout 8,078,979 francs; ils correspondent aux prescriptions légales et aux bases du bilan.

Les amortissements sur les valeurs des installations disparues et sur les frais d'emprunts sont également proportionnés aux circonstances. Le solde restant, soit 1,021,055 francs pour les pertes d'installations, sera encore amorti ultérieurement au moyen du solde actif de 1911, de sorte que le compte de profits et pertes sera tout à fait déchargé de ce côté là.

En ce qui concerne la comptabilisation de l'agio de 6 millions payé à la compagnie du Gothard pour la reprise de l'emprunt 3 ½ %, les avis étaient partagés. Le Conseil fédéral a décidé de faire figurer ce montant dans les « dépenses à amortir » et non dans l'« excédent du prix de rachat sur les actifs repris. » Il considère qu'il s'agit, en l'espèce, de pertes de cours à amortir désignées à l'article 9 de la loi sur la comptabilité et non d'un élément du prix de rachat.

Compte de construction.

La vérification supplémentaire des pièces justificatives des dépenses de construction par les délégués du département, examen dont nous avons déjà parlé, se fait aussi pour les frais d'établissement de la ligne du Ricken qui se sont élevés à 12,409,536 francs et ont été portés au compte de construction.

D'après le bilan (compte de construction et compte des objets inachevés) il a été dépensé ces dernières années pour nouvelles lignes, parachèvements et acquisitions de matériel d'exploitation, en chiffres ronds :

en 1911	fr.	23,876,000
1910	»	25,824,000
1909	»	22,320,000
1908	»	36,631,000
1907	»	33,723,000
1906	»	30,504,000
1905	»	30,041,000
1904	»	29,221,000

A partir du 1er mai 1909, les nouvelles dépenses pour le réseau du Gothard sont comprises dans les sommes ci-dessus.

Ces chiffres montrent que depuis 1908, c'est-à-dire depuis le début des résultats défavorables, on a sensiblement restreint les dépenses de construction.

Bilan.

Après la reprise de la ligne du Gothard, les installations et constructions des chemins de fer fédéraux portées au bilan se sont élevées à la somme de fr. 1,481.9 millions se décomposant comme suit :

Construction des lignes exploitées	fr.	1,263.4	millions
Objets en construction	»	62.3	»
Plus-value commerciale des lignes rachetées	»	113.9	»
Bateaux à vapeur du lac de Constance	»	2.4	»
Biens-fonds disponibles	»	7.0	»
Approvisionnements en matériaux	»	32.9	»

Le montant actuel des emprunts atteint à peu près la somme précitée.

Le bilan d'entrée pour l'ancienne compagnie du Gothard, arrêté au 1er janvier 1912 (il faudrait dire fin 1911) et qui accompagne le bilan principal, s'appuie sur les chiffres de la transaction de rachat, sur les cessions effectuées et sur un décompte réciproque. Le capital de subvention au chemin de fer du Gothard, du montant de 119 millions, qui, avant l'élaboration de la première loi sur la comptabilité,

avait été porté au bilan de ladite compagnie et qui y figurait au passif jusqu'au moment du rachat, a été supprimé du bilan des chemins de fer fédéraux parce qu'il n'a aucun droit au remboursement. Comme compensation, on a diminué les frais d'établissement de la ligne du Gothard, en en retranchant le montant porté à la rubrique des dépenses pour les tunnels.

Parmi les divers articles du bilan, celui qui concerne l'*excédent du prix de rachat sur les actifs des anciennes compagnies* (113,917,355 francs) mérite de nous arrêter un instant. Dans son rapport sur les comptes des chemins de fer fédéraux pour 1911, le conseil d'administration se demande si, pour obtenir plus de clarté et un meilleur aperçu de la situation, il ne serait pas utile de faire figurer cet élément du bilan dans le compte de construction sous le nouveau titre de « Capital d'établissement ».

De semblables discussions se sont élevées lors de l'élaboration du premier bilan des chemins de fer fédéraux. La loi sur la comptabilité stipule à l'article 4, alinéa 2 que, si le prix d'achat d'une entreprise est supérieur à l'évaluation antérieure, le chiffre du précédent bilan ne pourra pas être dépassé. En outre, l'article 13 prescrit que tous les postes qui ne peuvent être portés au compte de construction, figureront provisoirement à l'actif du bilan à titre de sommes à restituer. Le Conseil fédéral a estimé, à ce moment-là, que ces articles de loi devaient aussi faire règle pour les chemins de fer fédéraux et que ceux-ci devaient s'y conformer. On admit comme seule exception que les montants des paiements supplémentaires pourraient figurer sous un titre spécial séparé des « dépenses à amortir », contrairement au procédé suivi par les chemins de fer privés.

Pour porter aujourd'hui un jugement sur la question, il y a lieu de constater que les prescriptions de la loi sur la comptabilité ne sont que partiellement applicables à cet article du bilan, cette rubrique n'étant pas amortie directement, mais englobée dans l'amortissement général des frais d'installation qui s'effectue en 60 ans. En outre, il faut remarquer que la loi sur la comptabilité ne doit être appliquée aux chemins de fer fédéraux que dans certaines conditions. On sait, en effet, qu'une partie des dispositions de cette loi a été inspirée par les perspectives de rachat des chemins de fer privés. C'est notamment le cas pour la prescription concernant l'excédent du prix de rachat d'un che-

min de fer sur le prix de construction. La Confédération a voulu empêcher que la valeur d'établissement conforme à la concession de la ligne ne soit majorée par des ventes ou autres transactions. Ces remarques au sujet de l'ordonnance du bilan n'ont plus leur raison d'être maintenant que les grands réseaux ont été rachetés. Le surplus que la Confédération a payé correspond, en somme, à l'excédent de la valeur de rendement sur la valeur d'établissement et peut sans hésitation être comptabilisé à côté de cette dernière.

Le Conseil fédéral estime donc qu'au vu de ces explications on pourrait tenir compte de la proposition du conseil d'administration et faire figurer le compte « Excédent du prix de rachat.... » à côté du « Compte de construction », sous le nouveau titre « Compte d'établissement. »

Caisses de pensions et de secours.

Le rapport pour 1911 de la caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux et le rapport pour la même année de la caisse des malades et de secours pour les ouvriers permanents des chemins de fer fédéraux ne pourront être présentés aux membres des Chambres fédérales qu'un peu plus tard, comme cela a été le cas jusqu'ici. Les comptes et les bilans de ces caisses sont joints aux comptes généraux et peuvent servir, en attendant, à s'orienter sur le mouvement de l'exercice. Il en ressort notamment que la caisse générale de pensions et de secours boucle par l'importante perte nette de fr. 1,677,309. 72. Pour 1910, le déficit n'était que de 340,762 francs et pour 1909 de 86,379 francs seulement. Le rapport de l'administration de la caisse de secours ne donne encore aucun détail sur ce fait. Il faut donc attendre des explications ultérieures.

L'assurance-maladies de la caisse des malades et de secours pour les ouvriers présente un déficit de fr. 47,914. 35 qui, conformément aux statuts, devra être couvert par les chemins de fer fédéraux. La caisse de secours de l'ancienne compagnie du Gothard a été reprise par les chemins de fer fédéraux après que son déficit, fixé par les experts à 4,004,203 francs, eut été couvert. Elle sera, momentanément, administrée à part.

Conclusion.

Nous vous recommandons d'adopter le projet d'arrêté ci-après, qui est conforme aux propositions du conseil d'ad-

ministration et nous vous prions d'agréer, monsieur le président et messieurs, les nouvelles assurances de notre haute considération.

Berne, le 17 mai 1912.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le président de la Confédération,

L. FORRER.

Le chancelier de la Confédération,

SCHATZMANN.

Annexes :

1° Rapport et proposition du conseil d'administration, du 30 avril 1912.
2° Rapport de la direction générale, du 12 avril 1912.