

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 1906

Autor(en): **Müller / Ringier**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1906)**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676178>

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 1906.

(Du 15 mai 1907.)

Messieurs les présidents et messieurs,

Le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux nous a transmis, le 29 avril écoulé, pour le soumettre à l'Assemblée fédérale, le rapport de la direction générale sur la gestion et les comptes de l'année 1906.

Le conseil d'administration constate que le trafic, aussi bien des marchandises que des voyageurs, a pris en 1906 un développement qui dépasse toutes les prévisions. Il est vrai que les dépenses d'exploitation ont aussi suivi une marche ascendante proportionnelle; cependant le résultat de l'exercice peut être considéré comme tout à fait satisfaisant. Au lieu du déficit présumé de 4,660,350 francs, les comptes ont présenté un solde actif de fr. 4,828,523.79, qui sera, il est vrai, réduit de plus de moitié par les allocations pour le renchérissement de l'existence.

Comme la direction générale, le conseil d'administration croit cependant qu'il serait téméraire de supposer que cette

augmentation extraordinaire du trafic et des recettes d'exploitation persistera; de plus, il estime que les dépenses ne diminueront pas; il trouve dès lors nécessaire de continuer à observer une grande prudence pour maintenir l'équilibre des recettes et des dépenses des chemins de fer fédéraux. Il ajoute que, si la plus grande partie des besoins en combustibles n'avait pas été couverte par des contrats antérieurs et que la direction générale eût dû faire des achats aux prix courants, il aurait fallu dépenser, en 1906, 3 à 4 millions de plus, ce qui aurait modifié considérablement le résultat de l'exercice. Nous pouvons adhérer en tous points au rapport du conseil d'administration.

En ce qui concerne le rapport de gestion de la direction générale, nous nous permettons tout d'abord de renvoyer au rapport de gestion du département des chemins de fer pour 1906, qui contient diverses indications sur les chemins de fer fédéraux.

Le tableau comparatif suivant, en tant qu'il concerne le chapitre du *chemin de fer* et des *installations fixes*, renseigne sur les dépenses pour *constructions* en 1906 comparées avec le budget.

Dépenses de construction en 1906 comparées avec le budget.

	Budget de construction 1906		Dépenses en 1906			Dépenses en moins par rapport au budget pour 1906		
	Fr.	%	Fr.	Fr.	Fr.	%	Montant	
							% du budget	
			Pour constructions prévues au budget	Pour constructions non prévues au budget	Total			
Tunnel du Simplon	250,000		1,924,303	—	1,924,303	769,7	+ 1,674,303	669,7
Chemin de fer du Ricken	<i>6,086,000</i>		3,245,222	—	<i>7,277,448</i>	<i>119,5</i>	+ <i>1,191,448</i>	<i>19,5</i>
	2,900,000				3,245,222	111,9	+ 345,222	11,9
	<i>2,400,000</i>				<i>1,905,673</i>	<i>79,4</i>	<i>494,327</i>	<i>20,6</i>
I ^{er} arrondissement	6,171,700		4,497,477	83,458	4,580,935	74,2	1,590,765	25,8
II ^e »	<i>6,603,700</i>		4,560,482	126,434	<i>5,020,690</i>	<i>76,0</i>	<i>1,583,010</i>	<i>24,0</i>
III ^e »	6,585,200				4,686,916	71,2	1,898,284	28,8
	<i>7,343,150</i>				<i>2,578,973</i>	<i>35,1</i>	<i>4,764,177</i>	<i>64,9</i>
IV ^e »	4,786,000		2,687,107	164,263	2,851,370	59,6	1,934,630	40,4
	<i>5,272,700</i>				<i>3,041,408</i>	<i>57,7</i>	<i>2,231,292</i>	<i>42,3</i>
Total des 4 arrondissements	4,676,550		3,584,211	— 206,967	3,377,244	72,2	1,299,306	27,8
	<i>4,950,985</i>				<i>2,905,468</i>	<i>58,7</i>	<i>2,045,517</i>	<i>41,3</i>
Somme totale	22,219,450		15,329,277	167,188	15,496,465	69,7	6,722,985	30,3
	<i>24,170,535</i>				<i>13,546,539</i>	<i>56,1</i>	<i>10,623,996</i>	<i>43,9</i>
	25,369,450		20,498,802	167,188	20,665,990	81,5	4,703,460	18,5
	<i>32,656,535</i>				<i>22,729,660</i>	<i>69,6</i>	<i>9,926,875</i>	<i>30,4</i>

N.-B. Les chiffres en italiques se rapportent aux dépenses de construction pour 1905.

On voit par ce tableau que les dépenses de construction se sont élevées en 1906 à 20,665,990 francs, au lieu de la prévision de 25,369,450 francs. Le rapport entre les deux chiffres ($81,5\%$) est beaucoup plus favorable que pour 1905 ($69,8\%$). Ce développement réjouissant de la construction concerne non seulement le tunnel du Simplon et le chemin de fer du Ricken, mais surtout les II^e et IV^e arrondissements, tandis que, dans le I^{er} arrondissement, la proportion était déjà favorable en 1905. C'est le III^e arrondissement qui, avec $40,4\%$, accuse le plus grand recul par rapport aux chiffres budgétaires.

C'est particulièrement pour les grands travaux ci-après désignés que les sommes prévues au budget de 1906 (plus de 100,000 francs en tout pour lesdits travaux), ou bien n'ont pas été dépensées, ou ne l'ont été qu'en faible partie ; il faut faire observer, il est vrai, que pour la plupart de ces travaux les projets d'exécution n'ont pas encore été présentés ou approuvés ; ces travaux sont les suivants :

Agrandissement des gares ou stations de Renens, Vevey, Sion, Neuchâtel, Payerne, Lausen, Schönbühl, Berne (Weyermannshaus), Thoune, Bienne, Moutier, Vieux et Nouveau Soleure, Uetikon, Baden, Ziegelbrücke, Uznach, Cham, St-Gall, Rorschach et Rheineck.

Bâtiment de service de Lausanne, nouvelle station d'Oberaach.

Nouveaux ateliers de Zurich et remise des locomotives de Sargans.

Passages inférieurs à Bümpliz et à Herzogenbuchsee.

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

Doubles voies Daillens-Boffens, Bâle-Aesch et Aarbourg-Sursee.

Il a été dépensé pour *acquisitions de matériel roulant* 12,726,894 francs contre 12,879,500 francs prévus au budget, et pour *mobilier et ustensiles* 944,318 francs contre 1,017,500 francs portés au budget.

Pour 1906, *les dépenses de construction*, y compris les dépenses pour plans et projets de la direction générale, et pour les entreprises accessoires (navigation à vapeur sur le lac de Constance), se sont élevées à 34,292,495 francs (budget pour 1906 : 39,724,784 francs), dont 3,438,887 francs au débit

du compte d'exploitation. Les dépenses nettes se montent ainsi à 30,853,608 francs (1905 : 30,021,715 francs).

Des renouvellements de voies avec un matériel répondant au nouveau type des chemins de fer fédéraux — rails de 46 kg. par m. — ont eu lieu pendant l'exercice sur 137,482 mètres courants de voie, soit jusqu'à présent sur une longueur totale de 616,823 mètres courants de voie.

Comme preuve du développement considérable et continu du trafic sur le réseau des chemins de fer fédéraux, nous ferons remarquer que, pour le trafic-voyageurs, la prestation totale des trains, basée sur les horaires approuvés, accuse en 1906 une augmentation de 960,747 kilomètres-trains sur 1905, et pour la période comprise entre le 1^{er} mai 1906 et le 30 avril 1907 les prestations des trains accusent 1,308,427 kilomètres-trains de plus que pendant la même période 1905/1906.

En ce qui concerne les observations des pages 23 et 24 touchant l'introduction de facilités pour le trafic entre les localités suisses au sud du Simplon et les autres stations suisses, nous nous permettons de renvoyer aussi au rapport de gestion du département des chemins de fer (*Feuille féd.*, 1907, III. 361).

L'examen des *comptes* a montré qu'ils sont dressés conformément aux prescriptions de la loi sur la comptabilité.

Nous nous permettons de relever et de communiquer brièvement les points essentiels :

Compte de profits et pertes.

	<i>Recettes.</i>		
	Fr.	1906 Fr.	1905 Fr.
Recettes d'exploitation .	132,837,573		
Dépenses d'exploitation .	87,407,906		
Excédent de recettes .	—	45,429,667	40,520,424
Produit des capitaux disponibles .		4,150,615	5,205,557
Intérêts des capitaux employés à des constructions (Simplon, Ricken, etc.)		1,388,058	2,417,234
Produits de la navigation à vapeur sur le lac de Constance		165,314	142,662
Prélèvements sur le fonds de renouvellement		6,922,296	6,971,280
Prélèvements sur le fonds de pensions J. S.		97,033	109,323
Ressources et rentrées diverses		59,039	118,147
Total des recettes		<u>58,212,022</u>	<u>55,484,627</u>

Dépenses.

	1906	1905
	Fr.	Fr.
Bail du Vevey-Chevbres	30,000	30,000
Intérêts en comptes-courants, provisions, etc.	609,167	4,629,810
Intérêts des emprunts consolidés	39,505,387	35,760,755
Amortissement légal	5,103,721	4,814,446
Amortissement de dépenses	786,720	396,495
Versement au fonds de renouvellement	7,084,709	8,735,070
» » de pensions J. S.	24,323	26,967
Dépenses diverses	291,205	500,085
Total des dépenses	53,435,232	54,893,628
Excédent des recettes	4,776,790	590,999
A ajouter: Solde actif de l'exercice précédent	51,734	60,735
Solde à compte nouveau	4,828,524	651,734*)

Dans son rapport au Conseil fédéral en date du 29 avril dernier, le conseil d'administration propose de prélever les sommes suivantes sur le solde actif du compte de profits et pertes :

- fr. 1,366,852 pour amortissement du solde du compte des dépenses à amortir (travaux d'extension et d'agrandissement de gares);
- » 296,198 pour couvrir la perte provenant de la vente des titres repris du portefeuille des caisses de secours;
- » 2,500,000 pour suppléments de traitement alloués au personnel en raison du renchérissement de la vie (arrêté fédéral du 11/12 avril 1907)

fr. 4,163,050; le reste de

- » 665,474 doit être porté à compte nouveau.

Le compte de l'exercice accuse ainsi sur 1905 une amélioration de 4,185,790 francs. Le principal excédent provient du *compte d'exploitation* par 4,900,000 francs environ. L'excédent des *recettes* de l'exploitation de 12,160,204 francs se décompose en 5,361,315 francs (= 11,43 %) pour le transport des voyageurs, et 6,597,014 (= 9,87 %) pour le transport des marchandises. Les causes de cette augmentation sont, d'une part,

*) Il a été prélevé 600,000 francs pour amortissement supplémentaire du compte des dépenses à amortir.

l'extension générale du trafic, le bel été de 1906, le développement des sports hivernaux et l'ouverture de la ligne du Simplon; d'autre part, la prospérité de l'industrie et les produits abondants de l'agriculture. La direction générale évalue le surplus des recettes provenant de l'exploitation du chemin de fer du Simplon pendant 7 mois à 1,350,000 francs; de cette somme ne sont cependant pas déduites les pertes subies au Gothard, etc.

Les dépenses d'exploitation ont augmenté de 7,250,961 francs, soit de 9,65 % sur 1905; cet accroissement de dépenses provient de l'augmentation des traitements, qui a eu lieu le 1^{er} avril, et de l'augmentation du personnel (4 millions de francs en nombre rond), d'achats importants de combustibles et du développement considérable du trafic.

L'accroissement constant des recettes d'exploitation et des dépenses ressort du tableau comparatif suivant :

En millions de francs	Recettes	Dépenses	Excédent
Pour 1906 . . .	132,8	87,4	45,4
» 1905 . . .	120,7	80,2	40,5
» 1904 . . .	114,8	77,6	37,0
» 1903 . . .	111,4	72,8	38,3

Les dépenses d'exploitation pour 1906, sans les suppléments de traitement, sont avec les recettes dans la proportion de 65,80 %; les années précédentes, les coefficients d'exploitation ont été les suivants : pour 1905 = 66,42, 1904 = 67,68, 1903 = 65,53 %. Avec les suppléments de traitement, qui s'élèvent à 2,5 millions en tout, la proportion est de 67,7 %; elle est donc un peu plus favorable que les années précédentes. Il est intéressant de rapprocher de ce résultat les chiffres suivants pour 1905 concernant le chemin de fer du Gothard et les chemins de fer d'Etat allemand : chemin de fer du Gothard 57,15, Alsace-Lorraine 68,83, chemins de fer d'Etat prussiens 59,75, Bavière 68,60, Saxe 66,04, Wurtemberg 66,65, Bade 69,51 %.

Au demeurant, le compte de profits et pertes accuse encore les différences importantes suivantes sur 1905 : augmentation d'amortissement de 679,500 francs et versement en moins au fonds de renouvellement de 1,650,361 francs, dont il sera encore question, puis augmentation de la charge nette d'intérêts de 1,808,107 francs. Cette dernière provient des dépenses d'exploitation pour travaux neufs et de transformation et pour acquisitions de matériel roulant.

Compte de construction.

L'examen définitif des dépenses de construction pour 1905 n'a pu être achevé que dans le courant de 1906. Aucune contestation importante ne s'est produite. Les dégrèvements du compte de construction, fixés à fr. 33,537.03 dans les pourparlers avec la direction générale, figurent dans les comptes de l'exercice de 1906.

Comme l'année dernière, à pareille époque, les organes techniques du département des chemins de fer n'ont pas encore complètement examiné les pièces justificatives concernant les constructions en 1906, pièces qui nous sont parvenues le 30 mars. L'approbation des charges du compte de construction doit donc encore être différée.

Les dépenses brutes de construction se montent en tout pour 1906 à 33,658,275 francs; dans cette somme sont comprises les dépenses, non encore enregistrées au compte de construction, pour acquisition de matériel roulant, doubles voies, chemins de fer du Simplon et du Ricken, gares de Bâle et de St-Gall, etc.

Du compte provisoire pour travaux inachevés, une somme de 18,855,497 francs a été portée définitivement au débit du compte de construction; en revanche, ce compte a été crédité de 427,515 francs pour installations hors d'usage ou dépenses à la charge du compte d'exploitation, de 2,299,713 francs pour matériel roulant mis au rebut et de 72,578 francs pour mobilier, soit en tout de 2,799,806 francs. Il y a ainsi une augmentation nette de 16,055,691 francs, qui se répartit comme suit entre les trois rubriques principales :

I. Chemin de fer et installations fixes	. fr. 5,276,766
II. Matériel roulant	. » 9,902,802
III. Mobilier et ustensiles	. » 876,123

Comme objets importants de la rubrique I, nous mentionnerons : acquisitions de terrains pour 395,843 francs, doubles voies sur les parcours Bofflens-Croy, La Conversion-Chexbres et Palézieux-Vauderens pour 1,980,982 francs et divers sur le réseau entier pour 1,514,724 francs.

Le capital d'établissement des *entreprises accessoires* (entreprise de navigation sur le lac Léman) s'est augmenté des frais d'acquisition du bateau « Rhein », soit de 353,955 francs; par contre, le 5⁰/₁₀ de la valeur d'inventaire des bateaux a été amorti, à quoi il faut ajouter le produit de la vente de

matériel mis au rebut, soit en tout 103,120 francs ; augmentation nette du capital d'établissement, 250,835 francs.

Fonds de renouvellement.

Les versements de 1906 ont été calculés sur la base du nouveau règlement approuvé par le Conseil fédéral le 17 décembre 1906. Grâce à l'application des nouvelles prescriptions, la prestation à la charge du compte d'exploitation est demeurée inférieure d'environ 1,650,000 francs à celle de 1905, malgré l'augmentation du trafic. La dotation du fonds en 1906 s'est élevée à 7,084,709 francs.

Les prélèvements effectués pour des renouvellements se sont montés, suivant le compte, à 6,922,296 francs.

Les versements et les prélèvements doivent encore être examinés.

Le tableau suivant permet de comparer les opérations des trois dernières années :

	1906	1905	1904
	Fr.	Fr.	Fr.
Versements	7,084,709	8,735,071	8,369,092
Prélèvements.	6,922,296	6,971,280	7,029,516
Excédent des versements	162,413	1,763,791	1,339,576
Situation à la fin de l'année	58,775,984	58,613,571	56,849,780

Amortissements.

Pour l'amortissement du capital d'établissement qui, suivant la loi sur le rachat, doit être entièrement amorti dans 60 ans, il a été versé au fonds d'amortissement en 1906 une annuité de 5,103,721 francs. Ce fonds, à fin 1906, se montait à 18,754,896 francs. Les annuités se calculent d'après les normes approuvées par les autorités.

L'amortissement de 18,754,896 francs effectué ces quatre dernières années représente une annuité moyenne de 4,7 millions de francs en nombre rond, tandis que durant la même période le capital d'établissement a augmenté en moyenne de 24 millions de francs en nombre rond.

Dépenses à amortir.

Fin 1905 elles s'élevaient à	fr.	8,974,104
En 1906, elles se sont accrues des sommes suivantes :		
Déficit du fonds des chemins de fer	fr.	9,754,320
Frais d'émission d'emprunts	»	1,638,007
Valeur d'installations disparues	»	279,546
		<hr/>
	»	11,671,873
	fr.	20,645,977
En revanche, il a été amorti (y compris l'annuité supplémentaire de 600,000 francs prélevée sur le solde du compte de profits et pertes de 1905)		
	»	1,386,720
	fr.	19,259,257
Solde débiteur à fin 1906		
Suivant le projet soumis à l'Assemblée fédérale, une somme de	»	1,366,852
doit être prélevée pour amortissements sur le solde de 1906,		
de sorte qu'il restera	fr.	17,892,405
		<hr/>

Les amortissements effectués jusqu'à la fin de 1906 se montent en tout à 7,233,815 francs.

Pour couvrir le déficit du fonds des chemins de fer, il a été versé, en 1906, une première annuité d'amortissement de 162,500 francs. Le déficit entier doit être amorti en 60 ans. Il n'y a rien à objecter à cela. Jusqu'ici, les amortissements ont été en général aussi élevés que le permettaient les ressources disponibles.

Excédent du prix de rachat sur l'actif des anciennes compagnies.

Ce chapitre, qui figure dans le bilan sous le titre ci-dessus, ne s'est pas modifié en 1906 ; il s'élève à 80,971,870 francs.

Après ce qui précède, il nous reste simplement à dire que votre approbation ne doit nullement préjuger :

1° l'examen définitif des sommes portées au débit du compte de construction en 1906 ;

2° l'examen ultérieur des versements au fonds de renouvellement et des prélèvements sur ce fonds effectués en 1906.

Nous ne croyons cependant pas nécessaire de formuler une réserve à ce sujet, la chose allant de soi.

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

Berne, le 15 mai 1907.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le président de la Confédération,

MÜLLER

Le chancelier de la Confédération,

RINGIER.

Annexes :

1° Rapport et proposition du conseil d'administration du 29 avril 1907.

2° Rapport de la direction générale du 12 avril 1907.

