

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 1908

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1908)**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676242>

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 1908.

(Du 14 mai 1909.)

Monsieur le président et messieurs,

Le 29 avril 1909, le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux a soumis au Conseil fédéral, et par ses soins à l'Assemblée fédérale, le rapport de la direction générale sur la gestion et les comptes de l'exercice de 1908.

Le conseil d'administration expose d'abord que le compte de profits et pertes solde en un déficit de 2,854,074 francs, à quelle somme il faut ajouter l'indemnité de 2,540,000 francs allouée au personnel pour cause de renchérissement de la vie et le solde actif de 429,812 francs reporté de l'exercice précédent. Le déficit atteint donc le chiffre de 5,823,886 francs et serait même d'environ 6,765,000 francs, sans le virement consistant dans la restitution au compte de profits et pertes des amortissements effectués de 1903 à 1907 pour la partie du tunnel du Simplon située sur territoire italien.

Bien que le résultat des comptes de l'exercice soit défavorable, le conseil d'administration constate que ce n'est ce-

pendant pas en vain qu'il a recommandé de réduire les dépenses. Les mesures d'économie prises par l'administration, lesquelles en toute autre époque eussent été difficilement applicables, n'ont rencontré aucune opposition sérieuse. Ces mesures, portées à la connaissance des autorités fédérales dans deux rapports annexés au projet de budget de 1909, sont actuellement en pleine voie d'exécution et se traduisent déjà très nettement par une réduction des dépenses d'exploitation des mois de novembre 1908 à mars 1909. Toutefois, cette marche descendante des dépenses ne s'effectue que peu à peu, attendu que la réduction du personnel ne peut guère s'opérer que par les sorties qui se produisent naturellement. La diminution des parcours de trains est restreinte pour le moment à la réduction du nombre des trains de marchandises, laquelle correspond au ralentissement général du trafic. La réduction des trains de voyageurs n'aura d'influence sur le compte d'exploitation qu'à partir du 1^{er} mai 1909.

Le conseil d'administration fait ensuite remarquer que l'augmentation légale des traitements au 1^{er} avril 1909 et la revision prochaine de la loi sur les traitements entraîneront pour les chemins de fer fédéraux un notable surcroît de dépenses. Dans ces conditions, même à supposer que le trafic reprenne un nouvel essor, il faudra persister dans la voie des économies et chercher à étendre encore les mesures prises.

Nous n'avons rien à ajouter à cet exposé du conseil d'administration.

Le rapport de la direction générale nous donne lieu aux observations ci-après.

Voie et installations fixes.

Le tableau qui suit montre quelles ont été, en tant qu'il s'agit de la voie et des installations fixes, les dépenses de construction de 1908, comparées aux crédits budgétaires et aux dépenses de 1907. Il résulte de ce tableau que les dépenses se sont élevées en tout à 21,117,665 francs, tandis que les prévisions budgétaires étaient de 33,831,200 francs, et qu'elles sont restées de 800,000 francs en chiffre rond au-dessous de celles de l'année précédente. Le résultat de l'année 1908 est cependant en réalité encore plus défavorable que celui de l'année 1907, parce que le budget de construc-

tion pour 1908 était de 4,661,100 francs plus élevé qu'en 1907. Si les dépenses effectives ont été loin d'atteindre les dépenses prévues, cela vient naturellement en tout premier lieu de ce que les chemins de fer fédéraux s'efforcent de réaliser des économies; la diminution s'est produite dans les quatre arrondissements, mais surtout dans le II^e et le IV^e. Il en est de même pour la ligne du Simplon, tandis qu'au chemin de fer du Ricken les prévisions budgétaires ont été sensiblement dépassées. La proportion entre les dépenses de construction et le budget de construction est tombée, pour tout le chapitre Voie et installations fixes, de 75,8 % qu'elle était en 1907 à 62 % et, pour les quatre arrondissements seuls, les lignes en construction non comprises, de 73,3 % à 56,4 %.

Tableau comparatif des dépenses de construction pour 1908 et du budget.

| | Budget de construction 1908 | Dépenses en 1908 | | | | Dépenses en moins comparativement au budget de 1908 | |
|---|---------------------------------|--------------------------------------|--|---------------------------------|-----------------------|---|----------------------|
| | | pour constructions prévues au budget | pour constructions non prévues au budget | Total | % du budget | Montant | % du budget |
| | | | | | | | |
| Simplon | 1,770,000 <i>300,000</i> | 755,405 <i>249,189</i> | — — | 755,405 <i>249,189</i> | 42,7 <i>83,1</i> | 1,014,595 <i>50,811</i> | 57,3 <i>16,9</i> |
| Ricken | 2,950,000 <i>3,200,000</i> | 3,658,532 <i>2,898,622</i> | — — | 3,658,532 <i>2,898,622</i> | 120,6 <i>90,6</i> | +708,532 <i>301,378</i> | +20,6 <i>9,4</i> |
| Direction générale (dépenses diverses) | 465,000 <i>50,000</i> | 380,940 <i>-17,987</i> | — — | 380,940 <i>-17,987</i> | 81,9 <i>-136,0</i> | 84,060 <i>67,987</i> | 18,1 <i>136,0</i> |
| I ^{er} arrondissement | 6,960,200 <i>6,001,000</i> | 4,618,274 <i>4,418,149</i> | 6,901 <i>-78,623</i> | 4,625,175 <i>4,339,526</i> | 66,4 <i>73,6</i> | 2,341,926 <i>1,582,851</i> | 33,6 <i>26,4</i> |
| II ^e arrondissement | 8,314,800 <i>8,135,900</i> | 3,837,651 <i>6,709,900</i> | 120,607 <i>55,963</i> | 3,958,258 <i>6,765,863</i> | 46,0 <i>82,5</i> | 4,507,149 <i>1,426,000</i> | 54,0 <i>17,5</i> |
| III ^e arrondissement | 7,626,400 <i>6,098,300</i> | 4,572,355 <i>3,882,275</i> | 182,872 <i>182,606</i> | 4,755,227 <i>4,064,881</i> | 60,0 <i>63,7</i> | 3,054,045 <i>2,216,025</i> | 40,0 <i>36,3</i> |
| IV ^e arrondissement | 5,714,800 <i>5,434,900</i> | 3,136,397 <i>3,938,855</i> | -152,260 <i>-329,850</i> | 2,984,128 <i>3,609,005</i> | 54,9 <i>72,5</i> | 2,578,403 <i>1,496,045</i> | 45,1 <i>27,5</i> |
| Total des 4 arrondissements | 28,646,200 <i>25,670,100</i> | 16,164,677 <i>18,949,179</i> | 158,111 <i>-169,904</i> | 16,322,788 <i>18,779,275</i> | 56,4 <i>73,8</i> | 12,481,523 <i>6,720,921</i> | 43,6 <i>26,2</i> |
| Ensemble | 33,831,200 <i>29,170,100</i> | 20,959,554 <i>22,096,990</i> | 158,111 <i>-169,904</i> | 21,117,665 <i>21,927,086</i> | 62,0 <i>75,8</i> | 12,871,646 <i>7,073,110</i> | 38,0 <i>24,2</i> |

Les nombres en caractères italiques indiquent les prévisions budgétaires et dépenses de construction pour 1907.

Il est à remarquer, comme cela avait déjà été le cas l'année précédente, que les dépenses sont réparties très inégalement entre les diverses rubriques du budget. Pour un petit nombre de grands travaux, on a en effet dépensé en 1908 beaucoup plus que les sommes portées au budget, en sorte que, pour l'ensemble des autres travaux bien plus nombreux, les dépenses effectives sont restées encore plus notablement au-dessous des prévisions budgétaires. Le budget a été dépassé de plus de 100,000 francs pour les travaux ci-après:

- I^{er} arrondissement: Extension de la gare de Renens;
 Extension de la gare de Lausanne;
 Deuxième bâtiment d'administration de Lausanne;
 Double-voie Daillens-Bofflens;
 Entrepôts de céréales de Renens.
- III^e arrondissement: Nouveaux ateliers de Zurich;
 Extension de la station d'œrlikon.
- IV^e arrondissement: Travaux d'extension à Sargans;
 Double-voie Oberwinterthour-Romanshorn.

A ces travaux correspond une dépense totale de 4,982,076 francs, laquelle dépasse de 1,738,076 francs les prévisions budgétaires.

Si l'on fait abstraction des rubriques qui présentent ces grands dépassements, on trouve pour tous les autres travaux dans les arrondissements les chiffres suivants:

| | Budget de construction 1908. | Dépenses en 1908. | % du budget. |
|------------------------------------|------------------------------------|----------------------|-----------------|
| I ^{er} arrondissement . . | 5,516,200 | 2,425,034 | 44,0 |
| II ^e » . . | 8,344,800 | 3,837,651 | 46,0 |
| III ^e » . . | 6,026,400 | 2,320,307 | 38,5 |
| IV ^e » . . | 5,514,800 | 2,599,609 | 47,1 |
| Total des arrondissements | 25,402,200 | 11,182,601 | 44,0 |

En ce qui concerne les travaux pour lesquels les crédits n'ont été que faiblement utilisés ou ne l'ont pas été du tout, nous nous contenterons de mentionner les suivants, dont le devis dépasse 100,000 francs:

Extension des gares ou stations de Villeneuve, Payerne, Cossonay, Berne (Weiermannshaus), Schönbühl, Thoune, Nouveau-Soleure et Vieux-Soleure, Liestal, Zwingen, Pratteln, Derendingen, Schüpfen, Konolfingen, Cham, Baden, Wädenswil, Schlieren, Wettingen, Brugg, Lenzbourg, Pfäffikon (Schwyz), Kemptal, Töss, St-Gall, Romanshorn, Gosau, Lichtensteig;

voies de triage à Winterthour et à Zurich;

bâtiment de service et des postes à Delémont, reconstruction de l'atelier de chaudronnerie de Bienne, agrandissement des bâtiments aux voyageurs de Lucerne et d'Aarau, centrale électrique de transformation et de distribution à Zurich;

assainissement du coteau du Day;

remplacement du pont supérieur de la Limmat près de Wettingen;

passages inférieurs à Versoix, Allaman, Morges, Lutry, Crin près Montreux, Territet, Aigle, Herzogenbuchsee, Thalwil et Winterthour (route de Zurich);

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

achèvement du second tunnel du Simplon; doubles-voies Villeneuve-Aigle, Aigle-St. Maurice, Martigny-Riddes, Neuchâtel-St. Blaise, Vauderens-Siviriez; double-voie pour une nouvelle entrée de la ligne du Jura à la gare de Bâle; doubles-voies Aesch-Ruchfeld, Wilerfeld-Gümligen, St. Fiden-St. Gall.

Indépendamment des travaux ci-dessus, dont le plus grand nombre ont déjà été reconnus en retard lors de la vérification des comptes des chemins de fer fédéraux pour 1907, la centralisation des aiguilles et signaux à diverses stations et les acquisitions de terrain en vue d'extensions futures ont aussi subi un notable ralentissement.

Le compte « Travaux de construction inachevés », qui était de 60,140,767 francs, atteint le chiffre de 72,562,532 francs. Cette somme doit être considérée comme relativement très élevée. Les retards susmentionnés dans l'achèvement de certains ouvrages présentent un inconvénient en ce sens que, jusqu'à leur mise en service, les intérêts à payer pendant la construction vont toujours croissant et entraînent ainsi une

augmentation artificielle des dépenses et du compte même. Il ne paraît pas justifié non plus de laisser encore au compte « Travaux de construction inachevés » les dépenses faites pour des travaux servant déjà à l'exploitation. C'est notamment le cas pour la gare de Bâle, dont le coût (19 millions en chiffre rond) devrait être porté au compte-construction, sans qu'on ait besoin d'attendre pour cela la clôture définitive des comptes.

Matériel roulant.

Pour les *acquisitions de matériel roulant*, le budget prévoyait 18,757,000 francs et l'on a dépensé fr. 18,094,324.19; pour le *mobilier et les ustensiles*, la prévision budgétaire était de 338,500 francs et la dépense a été de fr. 317,687.30.

En tenant compte des crédits supplémentaires, on trouve que les *dépenses totales de construction* pour 1908, y compris les dépenses pour entreprises accessoires (navigation à vapeur sur le lac de Constance), se sont élevées à fr. 40,449,001.66; la somme prévue au budget pour 1908 était de 53,967,200 francs. Déduction faite de fr. 3,951,184.52 imputables au compte d'exploitation, les dépenses nettes de construction se chiffrent par fr. 36,497,817.14; elles avaient été de 34,350,849 francs en 1907.

Ont été reconstruits en 1908: 115,447 mètres courants de voie avec du matériel du nouveau type des chemins de fer fédéraux (rails de 46 kilos le mètre). La réfection comporte actuellement en tout 862,959 mètres courants de voie.

Parcours des trains.

A l'appui de ce qui est dit dans le rapport du département des chemins de fer pour 1908 concernant les parcours des trains, nous renvoyons aux pages 151 et suivantes du rapport de la direction générale, où l'on trouvera un relevé des améliorations et innovations apportées à la circulation des trains.

L'augmentation des prestations pour la circulation des trains de voyageurs, calculée d'après les horaires approuvés, se chiffre en tout pour l'année 1908, comparativement à 1907, par 898,842 kilomètres de trains et, pour la période du 1^{er} mai 1907 au 30 avril 1908, comparativement à la même période de 1907/1908, à 588,792 kilomètres de trains.

Comptes.

La vérification des comptes et du bilan s'est opérée au point de vue des règles générales qui sont établies par la loi sur la comptabilité, par la loi sur le rachat et par les ordonnances. Le résultat des vérifications relatives aux dépenses imputables au compte de construction et au fonds de renouvellement ne sera connu que plus tard et, s'il y a des différences, on établira la compensation, comme c'est l'usage, dans le compte de l'exercice suivant.

Nous croyons donc pouvoir nous borner, dans ces conditions, à faire un court exposé des chapitres du compte et à l'accompagner de quelques explications.

Compte de profits et pertes.

| | 1908 | 1907 |
|---|-------------|-------------|
| <i>Recettes.</i> | | |
| Produits de l'exploitation | 142,129,314 | 142,934,991 |
| Dépenses de l'exploitation, y compris les réfections | 100,958,946 | 96,450,388 |
| Excédent des recettes | 41,170,368 | 46,484,603 |
| Produits de capitaux disponibles | 3,478,270 | 4,073,761 |
| Intérêts des capitaux employés à la construction de nouvelles lignes | 586,522 | 578,797 |
| Produit de la navigation sur le lac de Constance | 127,087 | 179,303 |
| Somme prélevée sur le fonds de re- nouvellement | 7,073,348 | 6,069,473 |
| (Fonds de couverture des pensions de l'ancien J. S.) | 81,268 | 90,105 |
| Subvention pour l'exploitation (Italie) | 66,000 | 99,000 |
| Ressources et rentrées diverses | 85,647 | 40,886 |
| <i>Total des recettes</i> | 52,668,510 | 57,615,928 |

Dépenses.

| | 1908 | 1907 |
|---|-------------------|-------------------|
| Prix du bail du Vevey-Chexbres | 30,000 | 30,000 |
| Intérêts en comptes-courants, provisions, etc. | 1,321,866 | 344,721 |
| Intérêts des emprunts consolidés | 40,479,988 | 40,675,531 |
| Somme affectée à l'amortissement légal | 4,549,755 | 5,405,449 |
| Amortissement d'installations disparues | 208,075 | 209,764 |
| Amortissement des frais d'emprunts | 423,755 | 337,844 |
| Versement dans le fonds de renouvellement | 7,815,157 | 7,692,151 |
| Versement dans le fonds de couverture des pensions de l'ancien J. S. | 19,692 | 21,881 |
| Versement dans le fonds d'assurance contre l'incendie | 100,000 | — |
| Amortissement du déficit du bilan d'entrée de la caisse de pensions et de secours | 915,000 | 915,000 |
| Dépenses diverses | 89,110 | 48,202 |
| <i>Total des dépenses</i> | <u>55,592,398</u> | <u>55,680,543</u> |
| Excédent des recettes | — | 1,935,385 |
| Excédent des dépenses | 3,283,888 | — |
| Solde actif de 1907 | 429,813 | 918,822 |
| <i>Résultat brut</i> | <u>—2,854,075</u> | <u>2,854,207</u> |
| Allocation au personnel pour cause de renchérissement de la vie | 2,500,000 | 2,424,394 |
| <i>Résultat final</i> | <u>—5,354,075</u> | <u>429,813</u> |

Après l'augmentation tout à fait extraordinaire de 10 millions de francs ou de 7,6 % qu'avaient accusée les produits de l'exploitation en 1907, il est d'autant plus réjouissant de constater qu'en l'année 1908 les recettes ont presque atteint le même chiffre. Elles se sont élevées à 142,1 millions et le recul, qui n'est guère que de 800,000 francs, a été bien moins sensible que ne le faisait craindre le ralentissement du mouvement des étrangers et de l'échange des marchandises.

Les dépenses d'exploitation sont moins satisfaisantes. Non compris les sommes imputables au fonds de renouvellement, le chiffre de 90,4 millions de 1907 s'est élevé à 93,9 millions ou d'environ 4 %. Les causes du notable accroissement des dépenses et les moyens d'établir l'équilibre des recettes et des dépenses sont suffisamment expliqués dans les rapport de la direction générale et du conseil d'administration pour que nous puissions nous abstenir d'en faire encore un long exposé. Il nous reste seulement à dire que les plus fortes aggravations de dépenses se sont produites dans le service de la traction. Les dépenses nettes de 37,8 millions de francs pour le personnel, les matières de consommation et l'entretien des véhicules, à l'exclusion des amortissements pour matériel roulant mis au rebut, excèdent de 2,2 millions l'ancien compte et de 2,4 millions la prévision budgétaire, soit de 6,3 et 6,8 %. S'il n'était pas possible de restreindre ces dépenses sans nuire à la régularité du service et à la sécurité de l'exploitation, on ne peut plus guère s'attendre à ce que les comptes donnent des résultats satisfaisants sans un relèvement des tarifs.

A l'aide des données fournies par les comptes d'exploitation des chemins de fer fédéraux, nous avons dressé le tableau comparatif ci-après :

| | Recettes | Dépenses | Excédent | Coefficient |
|------------|------------------------|---------------------|----------|-------------|
| | en millions de francs. | | | |
| 1903 . . . | 111,4 | 67,0 | 44,4 | 60,4 |
| 1904 . . . | 114,6 | 67,5 | 44,1 | 61,6 |
| 1905 . . . | 120,7 | 73,2 | 47,5 | 60,8 |
| 1906 . . . | 132,8 | { 80,5 } { 2,2 } | 50,1 | 62,3 |
| 1907 . . . | 142,9 | { 90,4 } { 2,4 } | 50,1 | 64,9 |
| 1908 . . . | 142,1 | { 93,9 } { 2,5 } | 45,7 | 67,8 |

Dans les dépenses d'exploitation des trois dernières années sont comprises les indemnités de renchérissement de la vie, tandis que les dépenses imputables au fonds de renouvellement pour la réfection de la voie de fer et le matériel d'exploitation en ont été déduites. Les sommes de dépenses représentent donc les dépenses nettes de l'exploitation sans les versements normaux effectués conformément à la loi au fonds de renouvellement. Ces versements figurent au compte de profits et pertes.

Les autres rubriques du compte de profits et pertes n'accusent pas de fluctuations sensibles. Les intérêts en comptes courants se sont aggravés d'un million, parce que les nouvelles ressources ayant été fournies pour le moment par l'émission de bons de caisse, les intérêts sont comptés dans les autres dépenses pour les dettes courantes. L'amortissement légal du capital d'établissement a subi une réduction de 1,160,000 francs en chiffre rond, parce qu'à la demande du département des chemins de fer l'amortissement des dépenses afférentes à la partie italienne du Simplon n'a plus été effectué pour 1908 et les quotes d'années précédentes ont été restituées au compte de profits et pertes.

Compte de construction.

Les dépenses pour travaux achevés accusent en 1908 une augmentation de 36,6 millions de francs et s'élèvent à la somme totale de 1,075,7 millions de francs. Pour 1907, le progrès avait été de 33,7 millions de francs et, pour 1906, de 30,5 millions de francs. Parmi les dépenses nouvelles figurent essentiellement les suivantes: Station de Renens 0,5 million de francs, gare de Lausanne 0,6 million de francs, station de Moutier 0,6 million de francs, station d'Ërlikon 0,5 million de francs, double-voie Aarbourg-Lucerne 1,0 million de francs, nouveaux ateliers à Zurich 1,7 million de francs, chemin de fer du Ricken 3,6 millions de francs, acquisitions de matériel roulant 15,9 millions de francs et de mobilier et d'ustensiles 1,2 million de francs. Près de la moitié de la dépense a été faite pour l'acquisition de nouveaux véhicules.

Fonds de renouvellement.

Pour les trois dernières années, ce fonds accuse les chiffres suivants:

| | 1908 | 1907 | 1906 |
|-----------------------------------|------------|------------|------------|
| Versements | 7,815,157 | 7,692,151 | 7,084,709 |
| Prélèvements | 7,073,347 | 6,069,473 | 6,922,296 |
| Excédent des versements | 741,810 | 1,622,678 | 162,413 |
| Montant total | 61,140,472 | 60,398,662 | 58,775,984 |

L'augmentation des versements pour 1908 correspond à l'accroissement de l'extension des voies et à l'augmentation des parcours de matériel roulant.

Le portefeuille du fonds de renouvellement consiste en obligations des chemins de fer fédéraux et en fonds publics, qui produisent pour la plupart un intérêt de $3\frac{1}{2}$ %. Dans les conditions actuelles du marché financier, il devrait être possible d'accroître ces recettes.

Amortissements.

Les sommes affectées à des amortissements pour 1908 sont les suivantes:

| | |
|---|---------------|
| a. Amortissement légal du capital d'établissement | fr. 4,549,755 |
| b. Amortissement d'installations disparues | » 208,075 |
| c. Amortissement des frais d'emprunts | » 423,755 |
| | <hr/> |
| Ensemble | fr. 5,181,585 |

L'année précédente, les amortissements s'étaient élevés à 5,953,057 francs.

On a fait remarquer jusqu'ici que, pour des raisons d'intérêt général, il importe que les amortissements soient effectués sans interruption. Mais s'il arrive, comme en 1908, que les revenus de l'entreprise ne suffisent plus pour faire face aux engagements, les réductions qui s'opèrent sans que la caisse puisse compter sur des versements de même valeur sont tout à fait illusoires. Selon les règles générales de la comptabilité et de l'administration, il ne peut être question d'éteindre une dette ou d'amortir une perte sans que les résultats de l'exploitation en fournissent les moyens. Si l'amortissement s'opère malgré l'insuffisance des ressources dont on dispose, l'amélioration apparente du bilan sera compensée par les soldes passifs à inscrire dans les comptes. Elle n'a donc pas grande valeur. Dans le cas où les résultats de l'exploitation continueraient à ne pas suffire pour permettre d'opérer l'amortissement légal, il y aura lieu d'examiner si cet amortissement ne doit pas être suspendu jusqu'à l'époque du rétablissement de l'équilibre des recettes et des dépenses. L'article 8 de la loi du 15 octobre 1897 sur la nationalisation des chemins de fer ne prévoit pas cette éventualité.

Le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux déclare dans son rapport sur la gestion et les comptes que le solde passif aurait pu être évité si l'on avait restitué au compte de profits et pertes les versements d'environ 7 mil-

lions de francs effectués en trop au compte de renouvellement pendant les années 1903 à 1905. Toutefois, comme le virement n'améliorerait que temporairement la situation financière, le conseil d'administration a renoncé à le proposer. Une raison encore de ne pas procéder à ce virement est le fait que, selon nos constatations, le fonds de renouvellement ne peut pas être considéré actuellement comme trop élevé. Il n'atteint fin 1908 qu'environ 20 % de la valeur des objets au renouvellement desquels il est destiné, tandis que dans d'autres entreprises, pour lesquelles les sommes nécessaires ont été exactement calculées, le fonds représente environ 30 %. Pour les chemins de fer fédéraux, l'étendue du réseau et la diversité du matériel de superstructure et des véhicules rendraient très difficile l'évaluation exacte du fonds de renouvellement nécessaire.

Par ces motifs, nous adhérons aux propositions du conseil d'administration.

Nous vous recommandons l'adoption du projet d'arrêté dont suit la teneur et vous prions d'agréer, monsieur le président et messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 14 mai 1909.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le vice-président,

COMTESSE.

Le chancelier de la Confédération,

RINGIER.

Annexes.

- 1^o Rapport et proposition du conseil d'administration, du 29 avril 1909.
- 2^o Rapport de la direction générale, du 7 avril 1909.