

Rapport de la commission du Conseil national sur la gestion et les comptes des chemins de fer fédéraux en 1908

Autor(en): **Büeler / Heller / Perrier**

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-676244>

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.

Rapport

de la

commission du Conseil national sur la gestion et les comptes des chemins de fer fédéraux en 1908.

(Du 4 juin 1909.)

I. Organisation générale.

Monsieur le président et messieurs,

Par un arrêté du 28 septembre 1908 le Conseil fédéral a refusé d'entrer en matière sur une proposition de la direction générale tendant à porter de 5 à 7 le nombre des directeurs et a chargé son département des chemins de fer de lui faire « un rapport et des propositions sur la question de savoir s'il n'est pas possible d'arriver, au besoin par une revision de la loi, à de notables simplifications dans l'organisation des chemins de fer fédéraux et à la réalisation d'importantes économies dans l'exploitation de ces chemins de fer ».

Dans son rapport au Conseil fédéral, le conseil d'administration des C. F. F. constate, de son côté, que les mesures d'économies ordonnées par lui et par la direction générale au cours de l'année 1908 rétabliront sans aucun doute une meilleure proportion entre les recettes et les dépenses de l'exploitation, mais que dans un avenir très prochain les C. F. F. auront à supporter de nouvelles et importantes char-

ges; que dans ces circonstances et même si le trafic reprend de l'essor, il faudra persister dans la voie des économies et chercher à les étendre encore.

« Il y aurait lieu d'examiner sous ce rapport, dit-il, s'il « ne serait pas possible, indépendamment des dispositions « prises jusqu'ici, de réaliser d'autres simplifications en réor- « ganisant l'administration. Nous renonçons à nous pronon- « cer ici sur ce point, puisque la question de la revision de « la loi sur le rachat est pendante devant le Conseil fédéral « et qu'aux termes des dispositions en vigueur le projet doit, « quoiqu'il en soit, être soumis au préavis du conseil d'ad- « ministration. »

On comprend que le conseil d'administration réserve son avis sur cette question importante de la revision de la loi sur le rachat. Mais nous constatons dorés et déjà que, le conseil d'administration, lui aussi, estime qu'il y a lieu d'examiner si, par ce moyen, « d'autres simplifications » ne pourraient pas être réalisées. Simplification est ici synonyme d'économies et c'est bien à propos des économies nécessaires que le conseil d'administration en parle.

Sans vouloir anticiper non plus sur l'étude ordonnée par le Conseil fédéral et sans vouloir en préjuger les conclusions, votre commission croit devoir vous faire part des expériences qu'elle a acquises et des observations qu'elle a faites au cours des trois années pendant lesquelles elle a eu pour mission de vous faire rapport sur les budgets et la gestion des C.F.F. N'est-ce pas précisément par le moyen de la législation que les Chambres fédérales peuvent surtout exercer leur action sur la bonne marche de cette grande entreprise? L'exploitation proprement dite du réseau est subordonnée à une multitude de facteurs et de considérations de l'ordre technique et commercial qui, de par leur nature même, échappent nécessairement au contrôle d'une assemblée parlementaire. La loi a d'ailleurs voulu avec raison assurer une très large autonomie à l'administration des C.F.F. Elle lui en laisse pour ainsi dire l'entière responsabilité par tout ce qui concerne l'exploitation. Mais l'organisation de cette administration et ses relations avec les pouvoirs publics relèvent d'un autre ordre d'idées. Ici, il appartient au Conseil fédéral et aux Chambres d'apprécier et de décider.

Au surplus, la revision de la loi sur le rachat est à l'ordre du jour. Le Conseil fédéral va en examiner l'opportu-

nité et déjà dans votre session de décembre dernier vous l'avez abordée à propos du budget pour 1909. Nous mêmes avons conclu dans notre rapport du 28 novembre 1908 à la nécessité de cette revision, non seulement pour les économies réalisables par ce moyen, mais en vue d'un rattachement plus immédiat et plus direct des C. F. F. à l'autorité du Conseil fédéral. Nous n'avons pas pu alors préciser suffisamment nos conclusions et nous nous sommes réservé la faculté d'y revenir après une étude plus complète de la situation. Les divergences de vues qui se sont manifestées dans le débat du mois de décembre, les discussions fort intéressantes que ce débat a dès lors provoquées dans la presse, enfin et surtout l'examen même de la gestion de 1908 nous ont tout naturellement amenés à poursuivre cette étude et à vous faire part des conclusions auxquelles nous nous sommes arrêtés.

Après avoir rejeté en septembre l'augmentation du nombre des membres de la direction générale de 5 à 7, le Conseil fédéral a pris le 4 décembre 1908, pour l'incorporation de la ligne du Gothard au réseau nationalisé, un autre arrêté par lequel la direction du V^e arrondissement a été confiée jusqu'à nouvel ordre à un seul directeur. Cette fois encore c'est contre l'avis de la direction générale que le Conseil fédéral a décidé. Aux protestations qui se sont élevées dans le Conseil national contre cette décision, dénoncée comme contraire aux dispositions expresses de la loi sur le rachat, le Conseil fédéral a répondu qu'il avait voulu faire un essai en vue de la revision projetée de la loi et il a donné à entendre que si cet essai réussissait, il proposerait d'appliquer aussi ce même régime du directeur unique aux autres arrondissements.

Dans notre rapport du 22 mars 1909 sur le premier budget du V^e arrondissement nous n'avons pas voulu vous proposer d'y rétablir un crédit suffisant pour que la direction de cet arrondissement pût être ramenée au chiffre légal de trois directeurs; nous avons ajourné à l'examen de la gestion notre jugement sur cette mesure provisoire. Aujourd'hui, et après avoir étudié la question de plus près, nous ne pensons pas que l'essai tenté par le Conseil fédéral puisse servir de base à l'introduction du régime du directeur unique dans les divers arrondissements du réseau.

Nous touchons ici à la question fondamentale de l'organisation du réseau fédéral en arrondissements directoriaux.

Faut-il la maintenir et, si oui, comment faut-il rationnellement l'organiser?

Votre commission n'hésite pas à déclarer qu'à son avis la suppression des directions d'arrondissement n'est ni possible ni désirable. Quand on se reporte à la discussion de la loi de 1897, on voit que la création des cinq directions d'arrondissement actuelles a été inspirée par des considérations d'ordre politique, qui aujourd'hui sont encore aussi déterminantes qu'alors. Sans doute, on peut concevoir le réseau fédéral avec une administration centralisée. On peut soutenir aussi par d'excellents arguments que dans l'intérêt d'une exploitation rationnelle il eût mieux valu se ranger au système des trois arrondissements que proposait en 1897 le Conseil fédéral. Mais les arguments en faveur de ces deux systèmes ont été produits et si, néanmoins, l'Assemblée fédérale s'est prononcée pour cinq arrondissements, c'est parce que la considération des intérêts régionaux a prévalu. Nous avons la conviction qu'il en serait de même aujourd'hui si la question de la suppression ou de la réduction du nombre des directions d'arrondissement venait à être posée de nouveau. Tout au plus pourra-t-on songer à remanier, sur quelques points, la configuration géographique des arrondissements actuels.

Le peuple suisse n'est guère favorable aux centralisations administratives. Il a su faire et fera encore les sacrifices nécessaires pour assurer son unité nationale et la fortifier, mais il n'accepte les centralisations administratives qu'à son corps défendant et dans la mesure stricte où la nécessité lui en est démontrée. Or, cette démonstration n'a pas été faite jusqu'à présent pour l'exploitation de notre réseau fédéral, au contraire. Votre commission a consulté sur ce point les directions d'arrondissement et elle a obtenu des hommes qui y siègent et qui tous sont à même d'émettre sur cette importante question un avis éclairé et autorisé des témoignages absolument concordants. L'unanimité des directions d'arrondissement s'est prononcée pour le maintien du système actuel et cela pour des raisons techniques et financières autant que pour des raisons politiques.

De l'avis des directions d'arrondissement il n'y a que deux solutions possibles: ou bien une centralisation complète ou bien le système actuel d'un organe central de direction, destiné à assurer l'unité des principes dans l'exploita-

tion du réseau et des directions d'arrondissement comme organes d'exécution.

Un système mixte, dans lequel les arrondissements seraient conservés mais où les directions d'arrondissement seraient supprimées et remplacées par des chefs de service dépendant directement de la direction centrale ne paraît pas praticable. Ces chefs de service, tous spécialisés dans leurs fonctions, n'auraient aucun lien hiérarchique entre eux. Il manquerait alors dans les arrondissements un organe supérieur de liaison, à même d'établir le contact entre les divers services et de parer aux conflits. La plupart des affaires qui se traitent dans les arrondissements exigent la coopération de plusieurs services; il faut donc nécessairement une fonction qui établisse cette coopération, règle la voie du service, veille à la rapide expédition des affaires et à l'observation des règlements généraux et assume les responsabilités. L'absence d'une pareille fonction aurait cette conséquence que la direction centrale serait accablée d'une foule de détails de service dont la prompte liquidation serait entravée par les longueurs inévitables de la correspondance écrite. La direction centrale serait en outre obligée de remplacer les directions d'arrondissement par un grand nombre de fonctionnaires destinés à établir la communication entre elle et les chefs de service des arrondissements, ce qui n'irait pas sans un accroissement notable des dépenses. Une centralisation complète, à supposer qu'elle fût possible, serait certainement préférable à un système dans lequel on maintiendrait les arrondissements sans les directions et qui serait, pour nous servir d'une expression entendue par votre commission, une « anarchie organisée ».

Les arrondissements maintenus, convient-il de placer à leur tête un directeur unique en lieu et place des collègues directoriaux actuels? Sur ce point encore votre commission a constaté chez les directeurs d'arrondissement un accord unanime en faveur des collègues. *Même en réduisant dans des proportions notables les attributions actuelles des directions d'arrondissement*, la pratique du directeur unique ne manquerait pas d'en démontrer les graves inconvénients. Il serait tout d'abord nécessaire de donner à ce directeur unique un ou deux remplaçants ou adjoints. En outre, ce directeur unique serait souvent le prisonnier de ses chefs de service, dans l'impossibilité où il serait de tout voir par lui-même. Dans un collègue directorial, on peut veiller à ce que

les connaissances administratives, techniques et judiciaires soient représentées; il sera souvent difficile de trouver un directeur qui les réunisse toutes en sa personne. Le directeur unique serait entièrement accaparé par les affaires courantes qu'il devra liquider ou dont il devra tout au moins surveiller l'expédition et il ne lui restera guère de temps pour s'occuper des intérêts généraux de son arrondissement et rester en contact avec le public. En matière de nominations du personnel, le directeur unique serait dans une situation difficile. Peut-on vraiment confier à une seule personne la nomination et la promotion de milliers d'employés? Nous ne le croyons pas. Il faudrait alors en charger la direction générale, moins bien placée cependant que les directions d'arrondissement pour connaître la valeur du personnel et apprécier justement le mérite de chaque employé. Enfin, il faut considérer aussi les inconvénients qu'il y aurait à confier à une seule personne les adjudications de travaux et de fournitures qu'on ne pourrait, d'autre part, transférer à la direction générale. Le système du directeur unique ne serait, en dépit des apparences, ni une simplification de l'organisation, ni un allègement de la voie du service. Non seulement il n'en résulterait aucune économie, mais la dépense directe et indirecte serait plus considérable, attendu que trois directeurs peuvent, cela va de soi, voir mieux et exercer sur l'exploitation un contrôle plus vigilant qu'un seul.

En somme, l'organisation actuelle des directions d'arrondissement est, de l'avis unanime de celles-ci, à la fois pratique et économique et doit être conservée. Votre commission partage cette manière de voir. Elle estime une décentralisation administrative, intelligemment conçue, préférable pour la rapide et économique expédition des affaires à une centralisation qui nécessairement dégénérerait en bureaucratie et en omnipotence des bureaux (*Sekretärwirtschaft*).

Quant au V^e arrondissement, votre commission estime que l'expérience visée par le Conseil fédéral sera de trop courte durée pour être probante, puisqu'elle ne doit pas s'étendre au delà des huit mois de la présente année 1909 et que, pour 1910, il faudra rentrer dans le régime institué par la loi ou modifier celle-ci. Au surplus, l'expérience réussit-elle dans le V^e arrondissement qu'elle ne serait pas pour cela applicable aux quatre autres. Le réseau du V^e arrondissement est formé d'une seule ligne, importante il est vrai, mais qui ne présente pas, dans l'exploitation, les complications des autres. La ligne Lucerne-Chiasso peut être com-

parée à la ligne Domodossola-Pontarlier, à laquelle, pour la direction du I^{er} arrondissement, s'ajoute encore tout un vaste réseau avec ses soudures multiples aux réseaux des autres arrondissements et de l'étranger, ses gares de bifurcation, de croisement et de jonction et son exploitation plus compliquée. Si donc il était démontré que dans le V^e arrondissement un directeur unique peut suffire, il n'en résulterait pas que ce régime pût être étendu aux quatre autres.

Quoiqu'il en soit, ce régime du directeur unique est contraire à la loi et votre commission estime par conséquent que le Conseil fédéral devra, pour l'année 1910, ou bien se conformer à la législation ou bien proposer aux Chambres un projet de loi modifiant l'article 33 de la loi de 1897 dont le texte est précis.

Cependant, et tout en se prononçant pour le maintien des directions d'arrondissement actuelles, votre commission estime que des modifications utiles, et partant désirables, devraient être apportées dans la répartition des attributions et la marche du service entre les directions d'arrondissement et la direction générale. Elle a la conviction que de ce fait d'importantes économies de temps et d'argent peuvent être réalisées.

Il y a lieu de donner aux directeurs d'arrondissement plus de compétences et plus de responsabilités. Elles doivent être de véritables organes supérieurs d'exécution des règlements et des instructions générales promulgués par la direction centrale. Nous ne pouvons pas ici poursuivre l'application de ce principe dans toutes les branches du service. Nous nous bornons à considérer le service très important et très coûteux des constructions.

Actuellement, les directions d'arrondissement n'ont en cette matière aucune compétence. Elles sont composées pourtant d'hommes du métier, expérimentés et consciencieux, qui connaissent dans le détail et le réseau et les besoins de l'exploitation; elles ont sous leurs ordres des ingénieurs qui, eux aussi, sont des hommes à tous égards capables et néanmoins aucun travail de réfection ou de parachèvement, même de minime importance, ne peut être entrepris par elles sans que les plans et devis établis dans les arrondissements aient été préalablement revus, corrigés, approuvés par la direction générale. Il y aurait long à dire sur ce point, sur les interminables allées et venues des plans entre les directions d'arrondissement et les bureaux de Berne, sur les dépenses inu-

tiles et considérables que cette pratique occasionne, sur le temps et l'argent perdus. Les directions d'arrondissement sont unanimes à se plaindre d'un système dans lequel, pour le moindre travail, des plans établis dans les arrondissements par des ingénieurs compétents, approuvés par la direction d'arrondissement, sont acheminés à Berne pour nouvelle approbation, corrigés, remaniés par les ingénieurs de la direction générale, retournés, ainsi revus, à la direction d'arrondissement, trouvés souvent par celle-ci inexécutables, renvoyés à Berne et, après une série de voyages, de conférences et de temps gaspillé, acceptés par la direction générale dans leur forme primitive. Après quoi, ces mêmes plans doivent être soumis encore à l'approbation du département. Il en résulte parfois des retards tels que la bonne saison passe et que des travaux qui auraient pu et dû être entrepris dans l'année doivent être ajournés à la saison suivante. Sans compter qu'il est déprimant pour les directions d'arrondissement et leurs ingénieurs de voir leurs plans remaniés à Berne par des ingénieurs parfois moins expérimentés et surtout moins bien orientés; sans compter que de ce fait il résulte un éparpillement fâcheux des responsabilités, un pareil système est extrêmement coûteux, parce qu'il nécessite un double personnel là où un seul suffirait.

La loi de 1897 ne fait pas obstacle à une réforme dans ce service. Elle dit à son article 25, § 16, que la direction générale « pourvoit à l'exécution des travaux neufs et de « parachèvement, *en tant que les directions d'arrondissement « n'en sont pas chargées* ». Il suffit par conséquent d'appliquer cette disposition d'une façon plus pratique que cela n'a été le cas jusqu'ici. On pourrait, par exemple, accorder aux directions d'arrondissement une compétence jusqu'à 20,000 francs par objet et fixer annuellement, dans le budget, le crédit global accordé à chaque arrondissement.

Quant aux travaux plus importants, les directions d'arrondissement les exécuteraient après en avoir soumis les plans et devis, pour approbation, à la direction générale. Enfin, celle-ci exécuterait elle-même les constructions nouvelles considérables, soit en régie, soit par des conventions avec des entrepreneurs, ce qui ne l'obligerait pas à engager momentanément un personnel d'ingénieurs qui serait sans emploi le travail achevé.

Sans entrer dans plus de détails, votre commission a l'honneur de vous proposer le postulat suivant:

« Le Conseil fédéral est invité à examiner si le service des constructions dans les C.F.F. ne pourrait pas être simplifié et si une plus grande compétence ne devrait pas être accordée aux directions d'arrondissement pour les travaux dans leur réseau. »

Sans nuire à l'unité dans l'exploitation, de pareilles décentralisations pourraient être effectuées dans d'autres services encore, dans celui des réclamations par exemple, qui souvent donne lieu à des plaintes, sans que des reproches puissent être faits au personnel qui en est chargé.

Votre commission a toujours plus le sentiment que la direction générale s'est chargée, sans nécessité, d'une multiplicité de détails de service qu'elle pourrait se borner à régler par des ordonnances en laissant les responsabilités d'exécution aux directions d'arrondissement. L'unité de direction, qui n'existe pas encore, serait ainsi mieux assurée et la direction générale aurait plus de temps pour s'occuper des questions intéressant le réseau dans sa totalité et se procurer sur l'exploitation une vue d'ensemble, sans pour cela qu'il soit nécessaire d'augmenter le nombre des directeurs généraux. Nous ne pouvons qu'approuver le Conseil fédéral d'avoir résisté à la demande qui lui a été faite d'en élever le nombre de 5 à 7. Cinq directeurs généraux doivent suffire pour diriger l'exploitation d'un réseau relativement petit comme le nôtre, si le service est organisé de façon à ce que les directions d'arrondissement puissent donner le plein de leur effort.

Si nous avons insisté sur ces questions d'organisation générale, c'est qu'après six années d'expérience le moment est venu de conclure. Et comme nous avons la conviction que les directions d'arrondissement doivent être conservées dans leur forme actuelle et que leurs attributions peuvent être augmentées dans tout ce qui concerne les mesures d'exécution, nous estimons qu'il faut résolument renoncer à créer à la direction générale un personnel et un ensemble de services et de bureaux avec l'arrière-pensée de supprimer un beau jour les directions d'arrondissement, comme devenues inutiles. Ce jour ne viendra pas de très longtemps et, en attendant, nous dépensons inutilement beaucoup d'argent en doubles emplois. Nous avons déjà fait cette observation à propos du crédit introduit dans le budget du V^e arrondissement pour la création de divers postes nouveaux à la direc-

tion générale, notamment d'une fonction de « second adjoint au chef principal de l'exploitation » et d'un « inspecteur de la traction », dont nous ne voyons pas la nécessité.

Déjà dans notre rapport sur le budget pour 1909, nous avons parlé de la nécessité d'un rattachement plus direct des C. F. F. au département des chemins de fer par la suppression du contrôle du département sur le réseau fédéral. Nous insistons encore. Si nous demandons pour les directions d'arrondissement plus de compétences, plus d'initiative, plus de responsabilité, ce n'est pas pour diminuer l'importance de la direction générale, au contraire. Nous voudrions que celle-ci aussi fût affranchie d'un contrôle superflu ou, pour mieux dire, que le contrôle du département fût exercé, au nom de celui-ci, par la direction générale et non pas subi par elle. En matière de constructions, par exemple, et pour les travaux entraînant une dépense supérieure à 20,000 francs (les objets d'une valeur inférieure à ce chiffre étant laissés dans la compétence des arrondissements), l'approbation par la direction générale devrait, semble-t-il, suffire et on ne voit pas ce que celle des bureaux du département y ajoute. Le recours à celui-ci, de la part de tiers, resterait naturellement réservé. De même pour l'observation des lois et règlements dans l'exploitation du réseau (lois et règlements sur le travail et le repos des employés p. ex.), c'est à la direction générale qu'appartient tout naturellement le contrôle, celui du département ne subsistant plus que pour les compagnies privées. De ce chef aussi, on réaliserait une économie de temps et d'argent et on allégerait considérablement le travail de la direction générale, tout en augmentant son autorité vis-à-vis des directions d'arrondissement.

Enfin, nous estimons que dans une revision de la loi, il y aurait lieu de donner aussi à la direction générale des compétences définitives pour un certain nombre de questions d'ordre technique qu'elle est obligée actuellement de soumettre à la ratification du conseil d'administration (article 17, § 9, plans-types; § 11, contrats de construction et de livraison; § 12, achats et ventes d'immeubles; § 15, nomination des chefs de service dans les arrondissements, etc.). L'intervention du conseil d'administration dans ces questions, qui échappent à sa compétence, alourdit et ralentit sans utilité la marche des affaires.

II. Exploitation en général.

Le rapport par lequel le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux transmet à l'Assemblée fédérale le rapport de la direction générale sur sa gestion en 1908 et les comptes de ladite année est si clair et si bien établi que votre commission peut s'y référer pour ce qui concerne la description de la situation générale de l'entreprise.

D'une part, un fléchissement des recettes provenant du transport des marchandises (2,7 millions de francs de moins qu'en 1907) et que l'augmentation de la recette-voyageurs (1,8 million) n'a pas suffi à compenser. D'autre part, une augmentation des dépenses d'exploitation (4,5 millions de plus qu'en 1907), d'où une moins-value de 5,3 millions sur le bénéfice réalisé par l'exploitation en regard de celui obtenu en 1907 (41,170,368 francs au lieu de 46,484,603 francs).

Le conseil d'administration fait observer que la moins-value des recettes n'est ainsi en réalité que de 800,000 francs sur celles de 1907, les plus fortes qui aient été faites depuis l'existence des chemins de fer fédéraux. Si donc le bénéfice réalisé sur l'exploitation est de 5,3 millions inférieur à celui de l'année précédente, c'est dans l'accroissement des dépenses qu'il en faut chercher l'explication. Il provient, nous dit-il, de l'élévation des dépenses pour le personnel, pour le combustible et pour l'entretien du matériel roulant; des indemnités payées pour avaries dans le transport et pour accidents; enfin d'une augmentation de 461,237 kilomètres-locomotives dans le parcours, ce qui, à raison de fr. 2.80 par kil.-loc., représente de ce fait seul une dépense de 1,3 million, chiffre rond. En sorte que le coefficient d'exploitation est monté de 69,17 en 1907 à 72,82 en 1908, soit de 3,6 d'une année à l'autre. Il était de 65,53 en 1903, au début de l'exploitation par la Consédération.

Le conseil d'administration constate à ce propos que, sitôt le réseau nationalisé, le public s'est figuré que les ressources des C. F. F. étaient inépuisables et que satisfaction immédiate devait être donnée à toutes ses réclamations. Les exigences concernant l'exploitation, le confort, la réduction des tarifs, l'augmentation du nombre des trains n'ont plus eu de limites, dit-il, et « l'administration, subissant l'influence de l'opinion publique, ainsi que des pressantes recommandations des autorités cantonales et fédérales ne s'est pas toujours opposée avec toute la vigueur voulue aux exigences dont elle était assaillie ».

Cela est vrai, mais il convient cependant d'ajouter que si le public a beaucoup demandé parce qu'on lui avait beaucoup promis, l'administration, de son côté, a été gagnée, elle aussi, par le mirage des recettes croissantes et n'a pas exploité avec suffisamment d'économie. Cela résulte clairement des faits de ces derniers mois.

Ce n'est guère qu'au cours de l'année 1908 qu'on s'est sérieusement ému dans les chemins de fer fédéraux de l'effrayante augmentation des dépenses d'exploitation et que des mesures effectives ont été prises pour y mettre un terme. Or, sitôt ces mesures ordonnées et appliquées, sans réduction aucune du nombre des trains, avec, au contraire, une augmentation du parcours des machines, les dépenses de l'exploitation ont diminué, ainsi qu'en fait foi le tableau suivant, relevé sur les bulletins mensuels des sept derniers mois:

Dépenses de l'exploitation.

(Centimes négligés.)

	1907	1908
Octobre	8,059,739	7,944,000
Novembre	8,096,978	7,520,000
Décembre	8,356,947	8,236,000
	1908	1909
Janvier	7,608,375	7,061,090
Février	7,478,102	6,988,000
Mars	7,860,919	7,368,000
Avril	7,793,411	7,831,000
Totaux	55,254,471	53,048,094

Ainsi, sans toucher ni aux horaires ni aux tarifs, la direction du réseau a réalisé en 7 mois une moindre dépense de 2,200,000 francs. C'est certainement très louable, mais nous ne pouvons nous empêcher de constater que si on avait procédé toujours avec la même économie, on eût pu épargner d'autres millions encore et que le déficit de 1908 ne se fût pas produit, ou du moins eût été presque entièrement comblé.

Si nous disons cela, ce n'est point pour le facile plaisir de critiquer, mais au contraire pour encourager la direction générale des C. F. F. à persévérer dans la voie où elle est entrée et à supprimer sans merci les dépenses inutiles, par-

tout où il s'en fait. Votre commission a la conviction qu'en y mettant de l'énergie et de l'esprit de suite d'autres économies considérables peuvent encore être réalisées dans la plupart des branches de l'exploitation, sans que celle-ci ou le public en souffrent. Nous croyons en particulier que le personnel à traitements fixes pourrait encore être notablement réduit, au fur et à mesure que se produisent des vacances. Ce serait dans l'intérêt des agents des C.F.F. aussi bien que dans l'intérêt général. Il est clair, qu'à dépense égale, un personnel réduit peut être mieux rétribué, tandis que la présence d'un personnel insuffisamment occupé est nuisible à la bonne marche des services et au travail. Nous attirons aussi l'attention de la direction des C.F.F. sur les dépenses considérables pour frais de bureau, imprimés, etc., dont le total, en augmentation continue, a atteint en 1908 1,600,000 de francs pour l'ensemble du réseau:

Dépenses pour : Fournitures de bureau, imprimés, insertions, ports et télégrammes.

(Centimes négligés et sans déduction des remboursements provenant du compte de construction, des gares et tronçons communs et de l'exploitation d'autres lignes)

Comparaison des comptes de 1907 et 1908.

	Direction générale		1 ^{er} arrondissement		II ^e arrondissement		III ^e arrondissement		IV ^e arrondissement		Total	
	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908
Administration générale	183,840	212,466	18,639	19,467	22,828	23,252	23,614	23,974	17,341	17,454	266,265	295,615
Entretien et surveillance de la voie	11,488	10,826	18,727	22,731	21,467	21,829	24,729	23,322	13,082	12,758	89,495	91,468
Expédition et mouvement	46,502	49,082	240,881	249,310	323,535	351,670	338,816	346,481	170,286	184,023	1,120,023	1,180,569
Traction et matériel	3,651	4,254	7,917	7,264	15,731	16,083	11,474	10,413	6,579	45,384	5,915	43,930
Totaux	245,481	276,62	286,194	298,772	383,561	412,834	398,633	404,130	207,288	220,150	1,521,167	1,612,582

Augmentation à la charge du compte de 1908 : 91,415 francs.

Votre commission constate d'ailleurs que, soit la direction générale, soit le conseil d'administration insistent dans leurs rapports sur la nécessité impérieuse d'une exploitation économique. La direction générale dit que « si les recettes « ne sont pas sensiblement améliorées par un nouveau relèvement du trafic, ce n'est qu'au prix de la plus stricte « économie que nous pourrions maintenir l'équilibre financier « des chemins de fer fédéraux ». Et le conseil d'administration insiste d'autant plus que, du fait de la revision des traitements, de nouvelles charges pèseront sur le budget. Il faudra par conséquent, dit-il, persister dans la voie des économies même si le trafic reprend de l'essor.

* * *

La commission a aussi discuté la question de l'éligibilité de fonctionnaires des chemins de fer fédéraux à des emplois cantonaux ou communaux; elle a notamment pris connaissance des procès-verbaux du conseil d'administration du 27 avril 1905 et du 26 septembre 1908.

D'après ces procès-verbaux, la direction générale a déjà pris le 22 avril 1902 la décision suivante, qu'elle a confirmée plus tard:

« Il n'est fait en principe aucune objection à l'élection de fonctionnaires des chemins de fer fédéraux comme membres d'autorités cantonales ou communales, lorsque cela est compatible avec les exigences du service. »

La commission approuve expressément cette manière de voir, en ce sens qu'on doit autant que possible autoriser les fonctionnaires susvisés à accepter des emplois de ce genre et ne s'y refuser que lorsqu'il y a danger réel que le service n'en souffre. En revanche, elle juge que c'est aller trop loin que de demander, comme on l'a fait, que « le personnel « des chemins de fer fédéraux soit autorisé, sans distinction « de catégorie et de degré, à accepter de tels mandats ». Cette requête est, à son avis, incompatible aussi avec les dispositions de l'article 9 de la loi sur les traitements, suivant lesquelles les fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux ne peuvent, sans autorisation spéciale, accepter d'autres fonctions ni exercer une industrie privée. Il est toutefois, pense-t-elle, extrêmement désirable qu'il y ait une pratique uniforme dans les divers arrondissements.

III. Recettes d'exploitation.

Avec un total de 142,129,314 francs, les recettes d'exploitation sont restées de 805,677 francs en dessous de celles de l'année précédente. C'est le tribut payé par les chemins de fer fédéraux à la crise économique qui a pesé sur toute l'Europe en 1908 et qui a affecté aussi pour 2 millions la recette de nos douanes.

A. Rendement du transport des voyageurs.

Le rendement du transport des voyageurs s'est élevé

en 1908 à	fr. 58,046,388. 13
en 1907 à	» 56,283,797. 04

L'augmentation de recettes a donc été

en 1908 de	fr. 1,762,591. 09
----------------------	-------------------

ou de 3,13 % par rapport à 1907 et de 0,08 % par rapport au budget.

L'augmentation des recettes s'étend à tous les mois de l'année, sauf aux mois de mars, juillet et septembre.

La diminution de recettes en mars est due à un déplacement du trafic, le trafic des fêtes de pâques étant tombé en 1907 au mois de mars et en 1908 au mois d'avril.

Les diminutions de recettes aux mois de juillet et de septembre sont l'effet du mauvais temps, qui a fortement nui au trafic des étrangers. Le nombre des étrangers a été en 1908 de 2,650,000 plus élevé que l'année précédente, ce qui représente une augmentation de 3,74 %, tandis qu'en 1907 l'augmentation avait été de 7,68 %.

La recette moyenne par voyageur a été en 1908 de 80 centimes; elle a continuellement diminué depuis 1903. Cette dernière année, elle avait été de 87,08 centimes.

Le trafic interne paraît avoir plus augmenté que celui de provenance étrangère. Les billets de libre parcours et spécialement les billets de fonctionnaires, dont le nombre a fortement augmenté durant l'exercice, ont sans doute contribué à cette baisse des recettes moyennes.

Quoi qu'il en soit, les recettes du trafic des voyageurs, qui accusent un excédent de 1,800,000 francs par rapport à 1907, peuvent être considérées comme un résultat favorable. Ces recettes représentent 45,21 % des recettes totales des che-

mins de fer fédéraux provenant des transports; 54,79 % proviennent du transport des animaux et des marchandises.

Pour l'exécution de ces transports, il a été parcouru, la même année, 29,110,750 kilomètres de train, dont 20,525,700 pour le trafic des voyageurs et seulement 8,585,050 pour le transport des marchandises.

Le rapport est donc le suivant: recettes: 45,21 % et mise à contribution de trains 70,51 % pour le trafic des voyageurs; recettes 54,79 % et mise à contribution de trains 29,49 % pour le transport des bagages, des animaux et des marchandises. Il résulte de là que le transport des bagages, des animaux et des marchandises est sans comparaison plus lucratif pour les chemins de fer fédéraux que le transport des voyageurs.

B. Rendement du transport des bagages, des animaux et des marchandises.

A. l'augmentation des recettes provenant du transport des voyageurs correspond une augmentation de celles provenant du transport des bagages. Ces dernières se sont montées à fr. 5,670,987.51 et sont ainsi de fr. 162,642.55 plus élevées qu'en 1907.

Le transport des animaux a donné une recette de fr. 2,326,024.34; elle est ainsi de fr. 78,922.69 inférieure à celle de 1907.

Le transport des marchandises accuse une diminution considérable. Le rendement avait été

en 1907 de	fr. 72,476,753.91
en 1908 il a été de	» 69,659,596.83

La diminution est ainsi de fr. 2,817,157.08

C. Recettes diverses.

Elles s'élèvent à 6,426,307.

Elles dépassent ainsi de 683,302 francs le chiffre du budget et de 165,169 francs les recettes de 1907. La commission n'a rien à ajouter au rapport de la direction à ce sujet.

D. Relèvement de tarifs.

Suivant le rapport du conseil d'administration des chemins de fer fédéraux, une proposition de relever les abonnements généraux doit être discutée prochainement et la ques-

tion de l'augmentation des taxes des billets de retour doit être l'objet d'études approfondies.

Dans un rapport précédent, votre commission a déjà proposé d'augmenter les taxes des abonnements généraux; en revanche, elle s'est prononcée contre une augmentation des taxes des billets de retour.

Votre commission est aujourd'hui encore du même avis; elle n'a naturellement rien à objecter au projet d'étudier l'augmentation des taxes des billets de retour, mais elle n'hésite pas à déclarer qu'elle ne pourrait consentir à une augmentation de ces travaux que si tous les autres moyens, et notamment une diminution notable et rationnelle des dépenses, ne parvenaient pas à rétablir l'équilibre financier des chemins de fer fédéraux.

IV. Dépenses d'exploitation.

A. Entretien et surveillance de la voie.

Les dépenses de ce service, qui s'élèvent à fr. 16,205,555. 66, sont de fr. 155,444 au-dessous du chiffre prévu au budget et ne dépassent que de 63,995 francs le compte de 1907.

L'infériorité des dépenses par rapport au budget concerne principalement les rubriques: personnel, infrastructure et travaux d'art, bâtiments et installations mécaniques dans les gares, tandis que l'excédent de dépenses concerne les rubriques: superstructure, télégraphe, signaux et divers, déblaiement des neiges et de la glace, complètement et entretien de l'inventaire.

L'infériorité des dépenses concernant le personnel provient de ce que certains emplois techniques et administratifs sont demeurés temporairement inoccupés; elle est due encore à des mutations de personnel, notamment parmi les surveillants de la voie et les chefs d'équipe, et aussi à la nouvelle détermination des parcours attribués aux gardes, laquelle a permis de réduire le personnel de cette catégorie de service.

L'infériorité des dépenses pour l'infrastructure et les travaux d'art est une conséquence de la réduction générale des travaux d'entretien de la voie, ainsi que de la remise à plus tard du renouvellement du ballast et du ballastage, à raison de la prochaine transformation de la voie.

La commission approuve en général les mesures prises à cet égard par l'administration des chemins de fer fédéraux pour faire des économies; elle maintient toutefois l'opinion qu'elle exprimait lors de la dernière discussion du budget, savoir que la réduction du service d'entretien de la voie ne doit pas être poussée jusqu'à compromettre la sûreté de l'exploitation.

L'excédent, par rapport au budget, des dépenses pour la superstructure provient d'une augmentation du renouvellement de la voie et de l'emploi d'un matériel neuf, au lieu du matériel de médiocre qualité qui était prévu; elle provient en outre de réparations plus nombreuses de la voie auxquelles a obligé l'emploi de machines lourdes, etc.

Le dépassement du budget pour le télégraphe, les signaux et divers a été occasionné par l'augmentation des dépenses pour l'entretien des signaux et des appareils de sûreté, dont le nombre s'accroît continuellement, et aussi par la construction et la réparation partielle de clôtures.

En ce qui concerne l'excédent des dépenses pour le déblaiement des neiges et de la glace, il faut faire remarquer que, comparé au compte de 1907, le crédit pour cet objet avait été fixé beaucoup trop bas.

L'excédent de dépenses des diverses rubriques de ce service ne donne lieu de notre part à aucune observation particulière.

B. Expédition et mouvement.

Les dépenses pour le service de l'expédition et du mouvement s'élèvent dans l'exercice à fr. 32,898,167.18; elles dépassent de 505,607 francs le chiffre du budget et de 1,194,756 francs le compte de 1907.

Cet excédent de dépenses provient en partie des augmentations régulières de traitement et d'une augmentation du personnel par suite de la réduction de la durée du travail en partie aussi d'une augmentation considérable des prestations des trains. La saison d'été de 1908 accuse, par rapport à celle de 1907, une augmentation de 356,576 kilomètres de train et, la saison d'hiver, une augmentation de 232,216 kilomètres de train; l'exercice entier accuse ainsi une augmentation de 588,792 kilomètres de train.

L'administration s'efforce, en améliorant les horaires, de satisfaire dans une large mesure aux vœux des diverses contrées et aux besoins du trafic; la commission le reconnaît volontiers. Mais vu la situation financière assez tendue, elle estime qu'il faut agir avec la plus grande prudence en ce qui concerne la mise en service de nouveaux trains; d'autant plus que les contrées intéressées sont d'ordinaire moins sensibles au refus de nouveaux trains qu'à la suppression de trains en service.

V. Administration des caisses de pensions, de secours et de malades.

C'est le 1^{er} janvier 1907, comme on sait, que les statuts du 19 octobre 1906 de la caisse de pensions et de secours pour les fonctionnaires et les employés à poste fixe des chemins de fer fédéraux sont entrés en vigueur.

Il en est résulté que les prestations des chemins de fer fédéraux à cette institution sont devenues beaucoup plus considérables qu'elles ne l'avaient été jusque-là. A cette augmentation des prestations ont contribué essentiellement, non seulement les dispositions des nouveaux statuts, très favorables au personnel de nos chemins de fer, mais aussi l'augmentation du personnel et le relèvement des traitements qui se sont produits depuis lors. Avec l'introduction de la nouvelle loi sur les traitements, les charges des chemins de fer fédéraux deviendront bien plus lourdes encore.

Les prestations de l'administration des chemins de fer fédéraux sont à celles du personnel à peu près comme 3 est à 2; et cette proportion grandira encore davantage aux dépens des chemins de fer fédéraux si l'on fait entrer en ligne de compte, comme le dit le rapport de la direction générale pour l'année 1907, les prestations particulières de cette dernière, la couverture du déficit du bilan d'entrée et la couverture des pertes annuelles auxquelles il faut encore s'attendre.

Le bilan d'entrée accusait le 1 ^{er} janvier 1907 un passif (capital de couverture nécessaire pour les engagements pris, tels qu'ils ont alors été prévus) de	fr. 76,683,515.33
et un actif de	» 53,916,357.73
	<hr/>
par conséquent un déficit de	fr. 22,767,157.60
	<hr/>

Ce déficit repose uniquement sur des suppositions statistiques. Se réaliseront-elles dans la suite c'est ce que l'on ignore. En se fondant sur des tableaux et sur d'autres matériaux statistiques, on a simplement calculé que, si les chemins de fer fédéraux doivent en matière de pensions et de secours remplir les engagements pris aujourd'hui dans des dispositions statutaires, il faudra augmenter les fonds d'une somme équivalente à ce déficit. Mais les comptes de profits et pertes des années 1907 et 1908 semblent montrer que les calculs faits lors de l'établissement du premier bilan ou bilan d'entrée n'étaient nullement trop pessimistes, mais plutôt trop optimistes. Déjà le compte de profits et pertes de 1907 soldait par un déficit de fr. 517,235.95, et celui de 1908 par un déficit de fr. 1,057,550.26, de sorte qu'à la fin de 1908 le total des déficits s'élevait à fr. 24,101,509.61.

D'après l'article 3 de la loi sur les caisses de secours du 28 juin 1889, le déficit du bilan d'entrée doit être amorti, et, jusqu'à complet amortissement, il faut payer les intérêts du capital manquant. On a prévu un délai de 60 ans pour l'extinction du déficit, et un amortissement annuel de 915,000 francs. Nous désirerions que les déficits annuels soient aussi compris dans l'amortissement.

Le rapport de la direction générale sur le compte de profits et pertes pour 1908 manque encore et ne paraîtra probablement qu'à la fin d'août. Mais, en ce qui concerne l'exposé des profits et pertes d'après leurs sources, on peut se fonder sur les données contenues dans le rapport de la direction générale du 21 août 1908.

Le montant des titres de la caisse de pensions et de secours s'élève au 31 décembre 1908 à fr. 63,600,692.85.

Ces titres se trouvent dans les caveaux du bâtiment administratif de la direction générale.

Nous n'avons pas vérifié ces titres, pas plus que nous n'avons contrôlé les livres, comptes et pièces justificatives, notre commission ayant, à diverses reprises déjà, exprimé l'opinion que ce ne peut être l'affaire d'une commission parlementaire de se livrer à un examen des comptes et valeurs, etc.

VI. Travaux et compte de construction.

Le Conseil fédéral fait observer dans son message du 14 mai 1909 que les dépenses pour la voie et les installations fixes se sont élevées en 1908 à 21 millions, soit 800,000 francs de moins qu'en 1907 et 13 millions de moins que la dépense prévue au budget (33,8 millions). Cela provient de ce qu'en matière de construction aussi, les chemins de fer fédéraux s'efforcent de réaliser des économies. Nous ne saurions les en blâmer, pour autant du moins qu'il ne s'agit pas de travaux urgents et pour lesquels il y aurait péril en la demeure, ou de l'achèvement des travaux en cours. Ceux-ci figurent au compte de construction pour 72¹/₂ millions, « somme relativement très élevée », dit avec raison le Conseil fédéral. Ces retards dans l'achèvement des travaux ont, entre autres, cet inconvénient que jusqu'à leur mise en service les intérêts à payer pendant la construction vont toujours croissant et grèvent artificiellement les dépenses et le compte lui-même. Ainsi le Conseil fédéral critique le fait qu'on a laissé au compte des travaux inachevés les 19 millions, en chiffre rond, de la gare de Bâle qui est déjà en exploitation et cela parce que les comptes ne sont pas encore définitivement clôturés.

Votre commission croit devoir attirer à nouveau votre attention sur la nécessité qu'il y a à ne pas ajourner davantage une décision concernant la construction du deuxième tunnel du Simplon.

Le rapport de la direction générale nous fournit sur ce sujet les renseignements suivants:

« Le délai de la garantie fournie par l'entreprise pour le tunnel I et la galerie parallèle est expiré le 22 février 1908. On a par conséquent procédé, du 15 au 19 février, à une reconnaissance contradictoire de l'état de ces ouvrages, et d'après le résultat de cette opération, l'entreprise doit payer aux chemins de fer fédéraux 80,000 francs pour la reconstruction d'anneaux de voûte déformés et pour des rejointoiements, plus 10,000 francs sur les frais des travaux de revêtement effectués jusqu'alors dans la galerie parallèle. On ne s'est pas mis d'accord au sujet des travaux à exécuter dans cette galerie et qui sont à la charge de l'entreprise. Les observations faites depuis lors ont démontré qu'il était nécessaire d'exécuter, en divers endroits, des travaux de consolidation assez considérables dans la partie sud de la roche et des dépressions. Le boisage construit en 1906 et

1907 finit, à la longue, par ne plus offrir assez de résistance et se détériore relativement vite. Il a été reconstruit ou renforcé, au cours de l'exercice, sur une longueur de 243 m. et remplacé par de la maçonnerie sur un parcours de 27 m.»

La commission permanente du conseil d'administration s'est occupée de cette question dans sa séance du 15 septembre 1908, à propos de l'établissement du budget de construction pour 1909.

La direction générale a annoncé que par lettre du 7 juillet 1908 elle a derechef avisé l'entreprise qu'elle a l'obligation d'achever le second tunnel aux conditions stipulées par la convention du 15 avril 1898 et le contrat additionnel, avec toute responsabilité quant au maintien en bon état du tunnel I et à la bonne marche de l'exploitation. En même temps, la direction générale invitait l'entreprise à lui soumettre un programme de construction. Cette lettre est restée sans réponse. En fait, l'entreprise a positivement refusé de construire le second tunnel. On trouvera aux pages 177 et 178 du rapport de la direction générale les motifs que l'entreprise a invoqués pour se soustraire à ses obligations. Elle s'est adressée au Conseil fédéral pour solliciter son intervention. Le département des chemins de fer a soumis le cas à la direction générale, mais celle-ci a répondu en exposant les raisons qui l'empêchent de modifier sa manière de voir.

L'affaire est donc maintenant entre les mains du Conseil fédéral. Le rapport du département des chemins de fer sur sa gestion en 1908 n'en fait pas mention.

Dans la séance de la commission permanente du 15 septembre plusieurs voix se sont élevées pour constater que l'exécution de ce travail est urgent et que, plus on attendra pour les entreprendre, plus ils seront délicats et coûteux, soit à cause de l'état de la roche, soit à cause de la dégradation du diaphragme qui sépare les deux galeries. Il se produit actuellement encore des mouvements dans les terrains en surcharge du tunnel I et de la galerie II. Il résulte des expertises recueillies par la direction générale qu, au cas où l'achèvement du tunnel II serait renvoyé d'une dizaine d'années, on serait obligé de le maçonner sur environ 7 km., ce qui coûterait à peu près 2¹/₂ millions, tandis que si l'achèvement n'est différé que de quelques années on pourrait le consolider suffisamment en y exécutant pour environ 700,000 francs de boisages. D'autre part, la direction géné-

rale estime qu'il faudra au moins sept années pour l'achèvement du tunnel II. Enfin, il y a lieu aussi de considérer l'extrême difficulté que présenterait toute réparation un peu importante du tunnel I ou de la canalisation électrique, si quelque perturbation grave venait à s'y produire.

Dans ces circonstances, votre commission croit devoir insister pour qu'on ne tarde pas davantage à établir nettement la situation de l'entreprise du tunnel vis-à-vis des chemins de fer fédéraux. Le moment semble venu de prendre un parti, quel qu'il soit. Indépendamment du fait que tout retard dans le commencement des travaux en aggraverait les difficultés et le coût; indépendamment du fait que ceux-ci dureront longtemps, il importe de considérer que l'ouverture prochaine de la ligne du Lötschberg amènera au tunnel du Simplon un accroissement notable de trafic. Actuellement la Confédération discute avec la France des arrangements destinés précisément à conduire au Simplon un trafic qu'il faut espérer considérable. Il faut donc que nous nous mettions en mesure de le recevoir. Or, à supposer que les travaux commencent d'ici à un an et qu'il faille 7 années pour les terminer cela nous porte à l'an 1917. Enfin, il ne faut pas oublier que dès que la recette kilométrique aura atteint 50,000 francs l'Italie aura le droit de nous mettre en demeure d'exécuter le deuxième tunnel et ne manquera pas de le faire.

On ne saurait donc que désirer la prompte solution des questions juridiques et autres que soulève le refus de l'entreprise d'exécuter son contrat. Nous rappelons seulement que les crédits pour l'achèvement du tunnel II ont été votés d'urgence par les Chambres il y aura deux ans bientôt, après l'inspection du souterrain par les commissions des deux conseils de l'Assemblée fédérale.

VII. Compte de profits et pertes.

Le déficit accusé par le compte de profits et pertes est de fr. 5,354,074. 70, y compris les allocations au personnel pour renchérissement de la vie, qui se montent à 2 $\frac{1}{2}$ millions aux termes de l'arrêté fédéral du 23 décembre 1908.

Aux recettes de ce compte figure un report de fr. 429,812. 90 pour solde actif du compte de 1907.

En outre, on remarquera que le compte de l'amortissement légal est allégé d'une somme de fr. 941,203.71 sous la forme d'une rétrocession des amortissements effectués dès 1903 à fin 1907 sur le capital de construction de la partie du tunnel du Simplon située sur territoire italien.

Aux termes de l'article 15 de la convention intervenue le 16 mai 1903 entre la Suisse et l'Italie à l'occasion du transfert aux chemins de fer fédéraux de la concession de l'ancienne compagnie Jura-Simplon sur territoire italien, l'Italie s'est réservé le droit de racheter la partie du tunnel située au delà de notre frontière quinze ans *) après l'ouverture de la ligne à l'exploitation. Le département fédéral des chemins de fer s'est basé sur ce fait pour demander que l'amortissement du capital de construction de cette partie fût suspendue et que les sommes amorties depuis 1903 fussent restituées au compte de profits et pertes.

La direction générale s'est conformée à ces instructions. Elle remarque dans son rapport que l'Italie devra, en cas de rachat, rembourser intégralement les dépenses de premier établissement de la galerie, sous déduction toutefois des subventions italiennes au concessionnaire. « Dans ces conditions, dit-elle, l'amortissement des dépenses afférentes à la partie italienne du Simplon ne se justifie pas. »

Voire commission s'est demandé si ce virement était compatible avec les dispositions de la loi de 1897 dont l'article 7 ne fait aucune exception quant à l'obligation de l'amortissement du capital de construction en soixante années. L'opinion des membres de la commission n'est pas concordante.

Les uns auraient préféré qu'on s'en tint au texte précis de la loi et qu'après avoir pratiqué cet amortissement depuis 1903 on eût continué à l'opérer, plutôt que d'y renoncer tout à coup, dans un moment de crise budgétaire. Cela sent par trop l'expédient. D'autant plus que l'intention de l'Italie de racheter la partie italienne du tunnel ne paraît point établie; le fait qu'elle a réduit de trente à quinze ans le délai de rachat n'est pas un indice assez probant pour justifier une dérogation à la loi. Et si, l'amortissement continuant, l'Italie nous eût remboursé un capital effacé de nos comptes, les chemins de fer fédéraux en eussent aisément

*) C'est par erreur que dans le rapport de la direction générale il est parlé de trente ans; c'était le délai primitif, mais il a été réduit de moitié dans la convention du 16 mai 1903 et fixé à quinze ans.

trouvé l'emploi. On eût mieux compris, dans cet ordre d'opérations, la restitution au compte de profits et pertes des 7 millions versés de trop au compte de renouvellement dont le conseil d'administration parle à la page 12 de son rapport. Ici au moins on ne se mettait pas en contradiction avec la loi. Ce qui ne veut pas dire que de pareils virements soient recommandables; elles ne procurent point d'argent aux chemins de fer fédéraux et n'ont qu'une valeur d'écriture. Il faut au contraire approuver pleinement ce que dit le conseil d'administration à page 4 de son rapport de la nécessité de persévérer avec fermeté dans la voie des amortissements, un des articles essentiels du programme de la nationalisation.

D'autres membres de la commission, au contraire, partagent l'avis du département fédéral des chemins de fer et estiment qu'en présence du droit de rachat que l'Italie s'est réservé et de la possibilité que le gouvernement italien en fasse usage, il n'y a pas lieu de procéder à l'amortissement. Si le rachat s'opère, les sommes remboursées par l'Italie pourront être versées au fonds d'amortissement ou portées au compte de capital. En attendant qu'on soit fixé sur les intentions de l'Italie, l'amortissement peut être suspendu sans infraction à la loi de 1897.

Etant donnés ces avis divergents, votre commission ne formule pas de proposition et se borne à vous faire part de l'échange de vues que nous venons de résumer.

Sans ce virement de 941,203 francs et le report de 429,812 francs provenant de l'année 1907, le déficit du compte de profits et pertes serait en réalité de 6,765,089 francs.

Ce résultat peut satisfaisant serait particulièrement inquiétant s'il provenait d'un fléchissement considérable des recettes d'exploitation. En fait, la différence en regard des recettes de 1907 n'est que 895,677 francs. Nous avons dit déjà dans la première partie de notre rapport ce qu'il faut penser de cette situation et l'obligation qu'elle impose aux C. F. F. de réduire les dépenses de l'exploitation partout où cela est possible.

Nous n'avons pas d'autres observations à faire sur la manière dont le compte de profits et pertes est établi.

Constatons seulement qu'aux recettes le produit des capitaux disponibles est en diminution de près de 600,000 francs sur le compte de 1907, tandis que d'autre part, aux dépenses,

les intérêts payés sur comptes courants, provisions, etc. sont de près d'un million de francs (977,145 francs) supérieurs à ceux qui figurent au compte précédent. Cela provient des ventes de titres et de l'intérêt 4 % payé par les chemins de fer fédéraux sur les bons de caisse provisoires émis en 1908 pour parer aux dépenses de l'année.

VIII. Approbation des comptes.

Le conseil d'administration déclare dans son rapport que les pointages opérés dans les livres des chemins de fer fédéraux ont permis de constater que les comptes concordent parfaitement avec les écritures et que les délégués du conseil chargés de la revision n'ont présenté aucune observation.

De son côté, le Conseil fédéral déclare dans son message que la vérification des comptes et du bilan a été opérée au point de vue de l'observation des lois et des ordonnances. Le résultat de la vérification des dépenses imputables au compte de construction et au fonds de renouvellement ne sera connu que plus tard et, suivant la pratique observée jusqu'ici, les différences, s'il y en a, seront compensées dans les comptes de 1909.

Votre commission vous propose de prendre acte de ces déclarations.

Elle vous propose, en outre, d'adopter le projet d'arrêté que le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale et suivant lequel, la gestion, les comptes et le bilan des chemins de fer fédéraux pour 1908 sont approuvés, le solde passif de fr. 2,854,074.40 du compte de profits et pertes sera porté à compte nouveau, ainsi que les 2,540,000 francs (chiffre rond) alloués par l'arrêté du 23 décembre 1908 au personnel, pour renchérissement de la vie.

Berne, le 4 juin 1909.

Secretan.
Büeler (Schwyz).
Heller.
Perrier.
Walser.

Buser.
Freiburghaus.
Hess.
Staub.

