

Rapport et proposition du Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral concernant le rapport de la Direction générale sur la gestion et les comptes de l'année 1909 des chemins de fer fédéraux, pour être transmis à l'Assemblée ...

Autor(en): Arx, Casimir von / Murset

Objektyp: Article

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

Band (Jahr): - (1909)

PDF erstellt am: 10.08.2024

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676188>

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 et proposition

du

Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux
au Conseil fédéral concernant le rapport de la
Direction générale sur la gestion et les comptes
de l'année 1909 des chemins de fer fédéraux, pour
être transmis à l'Assemblée fédérale.

(Du 29 avril 1910.)

*Monsieur le président de la Confédération,
Messieurs les conseillers fédéraux,*

Les comptes annuels établis par la Direction générale et son rapport sur sa gestion pendant l'année 1909 ont été examinés par nous, ainsi que le prescrit l'art. 17, ch. 3, de la loi fédérale du 15 octobre 1897 sur l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération, ainsi que l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux.

Une délégation de notre Commission permanente a constaté, par de nombreux pointages, la concordance parfaite des livres et des comptes, au sujet desquels elle n'a aucune observation à présenter.

En plus des recettes et des dépenses annuelles de l'administration centrale et des Directions des arrondissements I à IV, les comptes de cet exercice contiennent, pour la première fois, celles du Ve arrondissement (ancien réseau du Gothard), et cela pour la période du 1^{er} mai au 31 décembre 1909. Afin qu'on puisse juger du résultat matériel des comptes,

TABLE DES MATIERES.

	Page
Introduction	1
A. Conseil d'administration	3
B. Conseils d'arrondissement	12
C. Direction générale	12
I. Généralités	13
II. Département des finances (rapport sur les comptes)	35
Compte d'exploitation	36
Compte du fonds de renouvellement	66
Compte du fonds de couverture des anciennes pen- sions J. S.	67
Compte du fonds d'assurance contre l'incendie	67
Compte des entreprises accessoires	67
Compte de profits et pertes	68
Bilan au 31 décembre 1909	80
III. Département commercial	95
<i>a.</i> Généralités	95
<i>b.</i> Service des voyageurs	97
<i>c.</i> Service des animaux vivants	105
<i>d.</i> Service des marchandises	105
<i>e.</i> Contrôle des recettes et décomptes	115
<i>f.</i> Détaxes	122
IV. Département de l'exploitation	124
<i>a.</i> Généralités	124
<i>b.</i> Service de l'expédition et des trains	139
<i>c.</i> Service des télégraphes et des installations électriques	140
<i>d.</i> Service de la traction et des ateliers	140
V. Département des travaux	157
<i>a.</i> Généralités	157
<i>b.</i> Travaux	166
<i>c.</i> Entretien de la voie	185
<i>d.</i> Travaux préparatoires pour la traction électrique	187
<i>e.</i> Administration du matériel de la voie	189
VI. Département du contentieux	193
<i>a.</i> Généralités	193
<i>b.</i> Assurances	195
<i>c.</i> Cautionnements	196
<i>d.</i> Impôts	197
<i>e.</i> Accidents	197
<i>f.</i> Achats et ventes de terrains	198
<i>g.</i> Réclamations	201
<i>h.</i> Administration des caisses de pensions, de secours et de malades	206
D. Directions d'arrondissement	211
Propositions	212

Rapport et proposition

du

Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux
au Conseil fédéral concernant le rapport de la
Direction générale sur la gestion et les comptes
de l'année 1909 des chemins de fer fédéraux, pour
être transmis à l'Assemblée fédérale.

(Du 29 avril 1910.)

*Monsieur le président de la Confédération,
Messieurs les conseillers fédéraux,*

Les comptes annuels établis par la Direction générale et son rapport sur sa gestion pendant l'année 1909 ont été examinés par nous, ainsi que le prescrit l'art. 17, ch. 3, de la loi fédérale du 15 octobre 1897 sur l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération, ainsi que l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux.

Une délégation de notre Commission permanente a constaté, par de nombreux pointages, la concordance parfaite des livres et des comptes, au sujet desquels elle n'a aucune observation à présenter.

En plus des recettes et des dépenses annuelles de l'administration centrale et des Directions des arrondissements I à IV, les comptes de cet exercice contiennent, pour la première fois, celles du V^e arrondissement (ancien réseau du Gothard), et cela pour la période du 1^{er} mai au 31 décembre 1909. Afin qu'on puisse juger du résultat matériel des comptes,

nous en extrayons tout d'abord les chiffres qui vont suivre, tout en faisant observer que pour en permettre la comparaison avec les comptes de 1908, nous avons aussi compris dans ceux-ci les recettes et les dépenses du chemin de fer du Gothard pour les mois de mai à décembre.

Les recettes d'exploitation s'élèvent à	fr. 165,540,622
Augmentation par rapport aux comptes de 1908	» 3,749,452
Augmentation du produit du service des voyageurs 1,91 %, soit	» 1,242,554
Augmentation du produit des transports de bagages, d'animaux et de marchandises 3,20 %, soit	» 2,857,935
Diminution des recettes diverses	» 351,037
Les dépenses d'exploitation atteignent	» 111,550,171
Diminution par rapport aux comptes de 1908	» 3,614,955
Solde actif du compte d'exploitation de 1908	» 46,626,044
Solde actif du compte d'exploitation de 1909	» 53,990,451

Ainsi qu'il est exposé dans notre rapport à l'appui du compte de 1908, ce dernier accuse un excédent de dépenses de fr. 5,393,354 auquel il faut ajouter:

le solde actif reporté de l'exercice de 1907	» 429,813
et le virement de l'amortissement, opéré les années précédentes, du coût de la partie italienne du tunnel du Simplon	» 941,204
ce qui donne en réalité, pour 1908, un déficit de	fr. 6,764,371

La clôture de 1908 ouvrait aux chemins de fer fédéraux, pour 1909, des perspectives d'autant plus redoutables qu'il fallait tenir compte de l'augmentation légale des traitements à partir du 1^{er} avril, du versement de cinq facteurs mensuels de cette augmentation à la caisse de pensions et de secours, ce qui représentait une dépense totale d'environ quatre millions de francs, ainsi que de l'élévation sensible des charges d'intérêts et d'amortissements. En outre, les derniers effets de la crise économique de l'année précédente se sont encore

fait sentir durant les premiers mois de 1909. En considération de ces divers facteurs, le budget de 1909 était conçu sur une note pessimiste. Il prévoyait en effet, avec les résultats des comptes du Gothard, dont la nationalisation devait s'opérer le 1^{er} mai, un déficit de . . . fr. 5,869,330
ou même, si l'on y ajoute la somme de . » 5,000,000
représentant en chiffre rond le supplément extraordinaire de traitement de fr. 200 aux fonctionnaires et employés et de fr. 120 aux journaliers alloué par l'Assemblée fédérale pour 1909,

un excédent probable de dépenses de . . . fr. 10,869,330

Or au lieu de ce découvert présumé, le compte de profits et pertes solde par un déficit de . . . fr. 4,091,020

Si l'on y ajoute celui de l'exercice précédent, soit . . . » 5,393,354

le solde passif au 31 décembre 1909, tel qu'il est établi par les livres, s'élève à . . . fr. 9,484,374

Ce résultat relativement favorable est dû à une augmentation des recettes d'exploitation combinée à une diminution des dépenses. Ces deux facteurs réjouissants ont eu un effet surprenant sur le coefficient d'exploitation, car il s'est élevé:

en 1903 à 65, ⁵³	
» 1904 » 67, ⁶⁸	
» 1905 » 66, ⁴²	
» 1906 » 67, ⁴⁹	} y compris l'allocation de renchérisse-
» 1907 » 69, ²²	
» 1908 » 72, ⁸²	ment
» 1909 » 70, ³²	y compris le supplément extraordinaire

de traitement dont nous avons parlé plus haut.

Abstraction faite de l'allocation pour cause de renchérissement accordée pour 1908, de même que du supplément extraordinaire de traitement pour 1909, le coefficient d'exploitation est descendu de 71,⁰³ % en 1908 à 67,³⁹ % en 1909, de sorte qu'il est inférieur à celui de 1904, première année d'exploitation du réseau complet des chemins de fer fédéraux.

Nous avons dit à mainte reprise que parmi les mesures à prendre en vue de rétablir l'équilibre financier des chemins de fer fédéraux, c'était à la réduction des dépenses qu'il fallait attacher le plus de poids. Les mesures prévues vous

ont été exposées dans deux rapports accompagnant le projet de budget de 1909. Nous avons aujourd'hui la satisfaction de constater que les effets de leur application se manifestent largement dans le compte que nous avons sous les yeux.

La réduction des dépenses totales d'exploitation est de 3,14 % vis-à-vis de l'exercice précédent, et même de 5,50 % en regard du budget. La cause de cette amélioration gît dans la diminution des parcours effectués, qui, en regard de 1908, représente deux millions de kilomètres-locomotives, et dans l'économie de personnel et de matériel qui en est la conséquence; elle réside aussi dans l'application moins routinière de la loi sur la durée du travail, dans la simplification, tout à fait de circonstance, des services de surveillance et d'entretien de la voie, ainsi que dans toutes les autres mesures d'économie appliquées dans tous les domaines de l'administration et de l'exploitation.

Nous relèverons, sous ce rapport, les chiffres suivants:

La consommation des matières diverses, en particulier du charbon, utilisées pour les locomotives et les véhicules, est en diminution sur le compte du dernier exercice de	fr. 825,902
les dépenses pour matériel de bureau, imprimés, etc., de	» 266,158
et les frais de chauffage et d'éclairage de	» 236,734

On s'est efforcé avec un soin tout particulier de réduire d'une façon rationnelle les dépenses pour personnel. Si l'on fait abstraction des augmentations légales de traitement intervenues le 1^{er} avril 1909, qui ont occasionné une dépense supplémentaire de fr. 2,726,470 (sans compter le versement de cinq facteurs mensuels à la caisse de pensions et de secours), on constate que les réductions de personnel et les mutations opérées dans l'administration centrale et dans les arrondissements I à IV se sont traduites par une dépense en moins de fr. 3,229,380. La proportion n'est pas aussi bonne au V^e arrondissement, où les augmentations de traitement de huit mois représentent fr. 559,970, tandis que l'économie résultant des mutations n'atteint que fr. 138,460.

L'effectif du personnel de la Direction générale et des arrondissements I à IV s'est élevé:

à fin 1907 à	31,323 agents ;
» » 1908 »	30,333 »
» » 1909 »	29,562 »

Avec celui du Gothard, l'effectif total à la fin de l'exercice est de 34,575 agents, se répartissant comme suit:

	Fonctionnaires à traitement fixe	Employés à la journée
Direction générale	754	30
I ^{er} arrondissement	4613	1829
II ^e »	6153	3519
III ^e »	5496	2308
IV ^e »	3095	1756
V ^e »	2930	2083

Il ressort de ces chiffres que le II^e arrondissement, avec 620 km. de lignes exploitées, occupe 3230 agents de plus que le I^{er} arrondissement, dont le réseau est de 657 kilomètres de lignes exploitées. Cette disproportion apparente a préoccupé non seulement le public, mais à plusieurs reprises le Conseil d'administration lui-même, car l'opinion est très répandue que le II^e arrondissement possède un effectif beaucoup trop considérable et qu'il serait possible, en le réduisant dans une mesure convenable, de réaliser des économies très sensibles. Nous nous permettons par conséquent d'examiner cette question d'un peu plus près.

La critique exercée sur ce point part du point de vue erroné que le nombre des agents doit se déterminer uniquement d'après la longueur des lignes et les parcours kilométriques de locomotives et de trains. Or les conditions sont si différentes de l'un à l'autre des cinq arrondissements que ces bases de comparaison aboutissent à des conclusions totalement fausses.

C'est surtout quant au *personnel des stations* que les effectifs présentent les plus grandes différences. Elles s'expliquent par le fait que parmi les grandes gares du I^{er} arrondissement, celui-ci n'effectue lui-même le service qu'à Lausanne, Renens et Neuchâtel; toutes les grandes gares frontières ou de transit, en revanche, sont exploitées par d'autres administrations, savoir celles de Pontarlier et de Genève par la compagnie P. L. M., celle de Domodossola par les chemins de fer italiens de l'Etat, et en outre celles de Berne, Bienne et Lyss par le II^e arrondissement.

La situation est tout autre pour ce dernier, qui possède les cinq grandes gares de Bâle, Berne, Lucerne, Olten et Bienne. Le II^e arrondissement y effectue le service non seulement pour lui-même, mais en outre pour les autres ar-

arrondissements des chemins de fer fédéraux qui s'y raccordent et pour les administrations étrangères qui les utilisent en commun avec lui, c'est-à-dire à Berne et à Bienne pour le I^{er} arrondissement, à Olten pour le III^e, à Lucerne pour le III^e et le V^e et à Bâle pour le III^e, pour les chemins de fer d'Alsace-Lorraine et pour la ligne de raccordement de la gare badoise. A fin décembre 1909, le I^{er} arrondissement occupait dans les grandes gares de Genève, Lausanne, Renens et Neuchâtel 557 agents au total, tandis que l'effectif du II^e arrondissement à Bâle, Berne, Lucerne, Bienne et Olten était de 2299 agents. Il suffirait de détacher du II^e arrondissement les gares communes de Berne et de Bienne et de les attribuer au I^{er} pour que la proportion devînt immédiatement beaucoup plus favorable pour le II^e arrondissement.

De même sous le rapport du *personnel des trains*, la situation est meilleure pour le I^{er} arrondissement que pour le II^e. Le nombre des kilomètres de trains de marchandises représente pour le premier le 24,1 % et pour l'autre le 36,7 % de l'ensemble des kilomètres-trains de l'arrondissement, et d'autre part le II^e a des déclivités très désavantageuses (lignes du Hauenstein et du Jura bernois); il s'ensuit que les prescriptions fédérales obligent ce dernier à entretenir un plus grand nombre de garde-freins.

Pour ce qui est du *personnel des locomotives*, on peut se rendre compte des nécessités du service par le tableau suivant, qui contient, en pour-cent des kilomètres-trains, les prestations de traction effectuées en 1908:

	Double traction et refoulement km.	Trains de ser- vice et courses haut-le-pied km.	Kilomètres de manœuvres	Total km.
I ^{er} arrondissement .	5,5	2,4	9,32	17,22
II ^e » .	12,3	2,82	29,9	45
III ^e » .	5,75	1,6	13,5	20,85
IV ^e » .	4,68	3,02	23,9	31,6
V ^e » .	28,5	9,2	15,8	53,5

On voit donc que c'est le I^{er} arrondissement qui a le moins de prestations pour faire face au trafic. Le service des manœuvres, en particulier, est au II^e arrondissement plus de trois fois aussi considérable qu'au I^{er} arrondissement.

En ce qui concerne enfin le *personnel des ateliers*, il est bon de relever que le champ d'activité de ces derniers ne s'arrête pas aux limites des arrondissements. Si le II^e ar-

rondissement a occupé, pendant l'exercice, environ 800 ouvriers d'ateliers de plus que le I^{er}, c'est qu'il a pourvu à l'entretien d'une partie du matériel roulant de celui-ci, à celui des ambulants postaux, de la plupart des wagons-lits et wagons-restaurants circulant sur le réseau fédéral, ainsi que de toutes les nouvelles voitures à quatre essieux.

On voit par cet exposé que l'effectif du personnel du II^e arrondissement n'est point anormal, ni disproportionné à celui des autres arrondissements.

Il faut d'ailleurs reconnaître que les mesures déjà prises n'empêchent pas de réaliser encore des économies en divers endroits du réseau, aussi les autorités des chemins de fer fédéraux continueront-elles à vouer sans relâche toute leur attention à la simplification de l'administration. Nous relaterons à ce propos que les mesures prises jusqu'ici ont été récapitulées et discutées à la conférence des directeurs du mois de décembre dernier, et qu'en particulier la question de la réduction du personnel de l'administration générale y a fait une fois de plus l'objet d'un sérieux débat. Les Directions d'arrondissement ont été invitées à examiner avec soin s'il ne serait pas possible de réduire encore le personnel placé directement sous leurs ordres, même en modifiant l'organisation du travail, et de présenter à bref délai leurs rapports sur ce point à la Direction générale. Celle-ci a fait procéder à la même enquête dans ses propres services, bien qu'elle ait cherché de tout temps, ainsi qu'elle l'a déclaré, à restreindre l'effectif de son personnel au strict nécessaire. On entend souvent dire, car c'est une opinion très répandue, que l'administration générale dispose d'un personnel beaucoup trop nombreux et en partie superflu. L'enquête ordonnée et le rapport final sur les économies auquel elle donnera lieu ne manquera pas de faire la lumière sur ce point et de couper court aux polémiques.

Il sera possible de réaliser d'autres simplifications notables en réorganisant l'administration des chemins de fer fédéraux après avoir révisé la loi sur le rachat. La Direction générale a soumis en mars 1909 au Département fédéral des chemins de fer, qui l'en avait priée, un avant-projet de révision. Nous serons heureux de recevoir communication des propositions du Conseil fédéral touchant cette question, ainsi que de son projet concernant la révision des

prescriptions fixant les rapports entre le Département des chemins de fer et l'administration des chemins de fer fédéraux, ces projets devant être, aux termes de la loi, soumis à notre préavis. D'ici là, nous nous abstiendrons de nous prononcer sur ces questions.

* * *

Nous avons encore la satisfaction de constater que le fonds de renouvellement s'est accru de fr. 61,140,472 à fr. 63,420,058 pendant l'année, et que grâce au versement de fr. 6,486,699 le compte d'amortissement s'est élevé à fr. 35,196,800.

* * *

De même que la Direction générale, nous ne sommes de nouveau pas en situation, cette année, de vous soumettre des propositions sur la façon de couvrir le solde passif de fr. 9,484,374. A moins de versements supplémentaires à la caisse de pensions et de secours, l'année 1910 n'occasionnera pas aux chemins de fer fédéraux de charges nouvelles, sauf le surcroît d'intérêts et d'amortissement résultant des travaux neufs, des travaux de transformation et des achats de matériel roulant et les conséquences financières (1½ million de francs en chiffre rond) de l'entrée en vigueur, le 1^{er} juillet, de la nouvelle caisse des malades et de secours pour les ouvriers permanents. Si l'on persévère énergiquement dans la voie des économies, en leur donnant encore plus d'extension, et si la reprise du trafic qui s'est manifestée surtout dans les premiers mois de cette année se maintient avec persistance, nous aimons à croire qu'il sera possible de clore l'exercice de 1910 sans excédent de dépenses et même de couvrir une partie des déficits de 1908 et de 1909. Pourvu que le trafic se développe normalement, on peut admettre que l'excédent probable de recettes de 1911 suffira à éteindre, du moins en grande partie, ce solde passif, en dépit du nouvel accroissement des charges d'intérêts et d'amortissement, résultant notamment du fait qu'à cette époque les dépenses de construction de la ligne du Ricken auront été portées au compte de construction. Il y a donc bien des chances pour qu'on arrive, d'ici là, à consolider peu à peu la situation financière des chemins de fer fédéraux.

Mais les circonstances seront tout autres à partir de 1912. Le 1^{er} avril de cette année-là entreront en vigueur les

dispositions, grosses de conséquences, de la nouvelle loi sur les traitements. Si cette loi est conforme aux récentes décisions du Conseil national, les finances de l'entreprise seront grevées, dès cette époque, d'un nouveau surcroît annuel de dépenses d'à peu près 11 millions, dont il y a lieu de déduire l'acompte d'environ 4 millions par an versé jusqu'alors à titre de supplément extraordinaire. En 1912, cette somme s'accroîtra encore du versement unique, à effectuer à la caisse de pensions et de secours, de cinq facteurs mensuels des augmentations, ce qui représente approximativement fr. 4,500,000. Nous devons en outre relever que la mise en vigueur de cette nouvelle loi sera suivie d'une révision des règlements sur les salaires des ouvriers à la journée des services de l'exploitation et des ateliers, dont nous ne pouvons pas encore évaluer pour le moment les conséquences financières. Le compte de construction s'accroîtra de même sensiblement, en raison des nombreux travaux prévus. D'autre part, les conséquences de la nouvelle convention du Gothard et la mise en exploitation du chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg et des lignes du Ricken et du Lœtschberg ne sont pas de nature à améliorer la situation financière à venir.

Nous devons enfin rappeler que les charges d'intérêts et d'amortissement qu'entraîne la nationalisation du Gothard n'ont été évaluées, dans le budget de 1909 du V^e arrondissement, que sur la base d'une valeur de rachat de fr. 162,000,000, dont fr. 117,000,000 d'emprunts fermes, et qu'il faudrait prévoir des sommes plus élevées si l'indemnité de rachat de ce réseau atteignait un chiffre supérieur.

Il ressort clairement de cet exposé que les chemins de fer fédéraux ont des dépenses nouvelles considérables en perspective, surtout à partir du 1^{er} avril 1912, auxquelles nous ne pouvons opposer, pour le moment, que l'espoir de voir, au cours des années prochaines, le trafic se développer fortement et d'une manière continue. Mais ce serait, à notre avis, faire preuve de peu de souci de la marche de l'entreprise que d'échafauder uniquement l'avenir économique des chemins de fer fédéraux sur une base aussi peu certaine. C'est pourquoi nous sommes toujours d'avis que les mesures d'économie même les plus radicales seront impuissantes à assurer seules l'équilibre financier des chemins de fer fédéraux, et qu'il faut les compléter par de nouvelles recettes. On ne saurait imposer toujours à l'entreprise de nouvelles charges rendant l'exploitation plus coûteuse sans taxer plus haut,

d'autre part, les prestations du chemin de fer en matière de transport. C'est de ces considérations que sont issues nos propositions visant à un modeste relèvement des prix de transport des voyageurs, et nous espérons que le Conseil fédéral et les Chambres ne tarderont pas à les examiner avec la bienveillance qu'elles méritent.

* * *

Nous nous joignons au surplus à la Direction générale pour vous proposer les résolutions suivantes:

1. Les comptes de 1909 et le bilan au 31 décembre 1909 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.
2. Le solde passif du compte de profits et pertes de 1909, par fr. 9,484,373.80, qui comprend les allocations extraordinaires payées au personnel pour l'année 1909, par fr. 4,865,627.75, est reporté à compte nouveau.
3. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1909 est approuvée.

• Veuillez agréer, Monsieur le président de la Confédération et Messieurs les conseillers fédéraux, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 29 avril 1910.

Au nom du Conseil d'administration
des chemins de fer fédéraux :

Le président,
Casimir von Arx.

Le secrétaire,
Murset.