

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 1910

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1910)**

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676241>

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 1910.

(Du 16 mai 1911.)

Monsieur le président et messieurs,

Le 28 avril 1911, le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux vous a adressé le rapport de la direction générale sur la gestion et les comptes de l'exercice de 1910, qui doivent aussi vous être soumis.

Le conseil d'administration dit, dans son rapport, que les comptes ont été examinés par une délégation de la commission permanente, laquelle a constaté, par de nombreux pointages, l'entière concordance des livres et des comptes, comme aussi, d'une manière générale, la tenue parfaite des livres. La délégation a cependant insisté sur le fait que le temps disponible pour ces travaux est tout à fait insuffisant. Comme aux

termes de l'art. 63 du règlement d'exécution de la loi sur le rachat les comptes doivent être remis au Conseil fédéral avant la fin d'avril de l'année suivante, on pourrait trouver le temps nécessaire à un examen minutieux en prolongeant ce dernier délai et en reportant l'approbation des comptes à la session d'automne ou à celle de décembre. De l'avis du conseil d'administration, il y aura lieu de reprendre cette question lorsqu'on s'occupera de la révision de la loi sur le rachat.

Nous nous proposons d'examiner l'affaire de plus près.

Nous voyons par le rapport du conseil d'administration que le solde actif du compte d'exploitation pour 1910 est de fr. 70,473,383, tandis que le solde actif du compte d'exploitation pour 1909 se chiffrait par fr. 56,451,663. Ce résultat favorable se traduit d'une manière satisfaisante dans le compte de profits et pertes. Le solde passif de ce dernier compte, qui était de fr. 9,484,373.80 au 31 décembre 1909, se trouve réduit à fr. 1,535,615.95, allocations pour cause de renchérissement de la vie comprises, de sorte qu'en réalité l'excédent des recettes sur les dépenses est de fr. 7,948,757.25.

Le coefficient d'exploitation pour 1910 est de 65,⁴⁸ et est donc redescendu à un chiffre inférieur même à celui de 1903, qui fut de 65,⁵³.

Ce qu'il y a de particulièrement réjouissant dans les résultats des comptes, c'est que l'excédent ne provient pas seulement d'un surcroît de recettes, mais qu'il a notamment aussi pour cause une diminution des dépenses. Cette dernière est due non seulement aux mesures d'économie qui ont été prises et aux simplifications dans tous les domaines de l'administration et de l'exploitation, mais surtout aussi à la réduction des parcours réalisée depuis le 1^{er} mai 1909. L'administration voue une grande attention aux dépenses pour le personnel et elle a pu constater avec satisfaction que malgré une augmentation sensible de trafic, malgré l'ouverture de la ligne du Ricken et malgré celle du chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg, dont les chemins de fer fédéraux ont entrepris l'exploitation, l'effectif du personnel est de nouveau en diminution cette année. L'effectif moyen des employés et des ouvriers a été, dans le II^me semestre de 1909, de 35,755 et, pendant la période correspondante de 1910, de 35,100; le nombre des agents a donc diminué de 655.

Le fonds de renouvellement s'est accru en 1910 de fr. 2,101,196 et atteint le chiffre de fr. 65,521,000, non compris le fonds de l'ancienne compagnie du Gothard.

Les amortissements effectués pour les années 1902 à 1910 se montent à fr. 42,000,000 en chiffre rond.

Le total des cartes annuelles de libre circulation s'est élevé en 1910 à fr. 3576. L'étranger reçoit, en raison des rapports existant entre administrations, plus du tiers de ces cartes, mais ces permis-là ne sont que peu utilisés ou ne le sont pas du tout.

Grâce au renouvellement, pour trois ans, des fr. 34,000,000 de bons de caisse échus au printemps de 1911, l'emprunt de fr. 80,000,000 contracté en novembre 1909 a fourni aux chemins de fer fédéraux d'importants capitaux disponibles. Ceux-ci figurent dans le bilan au 31 décembre 1910 pour une somme de fr. 62,442,846.

Les résultats de l'exercice ayant eu pour effet de réduire, fin 1910, à fr. 1,535,615 le solde passif de 1909, qui était de fr. 9,484,373, le conseil d'administration croit que les chemins de fer fédéraux sont maintenant sortis de l'ère des déficits. Néanmoins il trouve nécessaire qu'on observe plus que jamais, en toutes choses, beaucoup de prudence et une grande modération. L'année 1911 occasionnera déjà de fortes dépenses nouvelles, parce que, conformément à la décision des Chambres fédérales, les suppléments extraordinaires, qui représentent, en chiffre rond, fr. 4,250,000, ne sont plus alloués à partir du 1^{er} janvier 1911 sous la forme d'un subside temporaire, mais doivent être considérés dès cette date comme une fraction du traitement. Il s'ensuit que le supplément de traitement est payé par mensualités et qu'il faut verser à la caisse de pensions et de secours cinq facteurs mensuels de l'augmentation, plus la contribution régulière de 7⁰/₀, soit au total fr. 1,900,000.

Puis, les principales dispositions matérielles de la nouvelle loi sur les traitements entreront en vigueur le 1^{er} avril 1912 et occasionneront pour l'année 1912 une dépense en plus de fr. 7,340,627 vis-à-vis de la dépense pour 1911. A partir de 1913, le surcroît de charges en regard de 1911 sera de fr. 7,302,670.

Il est probable que ces chiffres subiront encore une augmentation par suite de nouvelles concessions qui seront faites au personnel (v. page 8 du rapport du conseil d'administration).

Le conseil d'administration pense cependant que la forte augmentation des dépenses en faveur du personnel n'aura pas pour effet de rompre l'équilibre financier. Il s'agira surtout de régler l'exécution des travaux déjà décidés ou simplement projetés d'après les ressources disponibles et d'après la solution qui sera donnée au projet de relèvement des taxes pour le transport des voyageurs. Le conseil d'administration ne se dissimule pas que cette réforme n'a des chances d'être acceptée que si la nécessité en est incontestablement démontrée, une fois que toutes les simplifications et toutes les économies possibles seront réalisées.

Nous sommes d'accord sur tous ces points avec le conseil d'administration.

Le rapport de la Direction générale nous donne lieu aux observations qui suivent.

Voie de fer et installations fixes.

Le tableau de la page suivante montre quelles ont été, en tant qu'il s'agit de la voie de fer et des installations fixes, les dépenses de construction de 1910 comparées aux crédits budgétaires et aux dépenses de 1909. On voit ainsi que les dépenses effectives se sont élevées à fr. 20,370,715, tandis que les prévisions budgétaires étaient de fr. 25,397,900, et qu'elles ont dépassé de fr. 2,900,000 en chiffre rond celles de l'année précédente. Bien que la modération commandée par la situation financière des chemins de fer fédéraux soit toujours encore observée, on constate cependant un certain accroissement des travaux.

**Tableau comparatif des dépenses de construction
et du budget.**

	Budget 1910	Dépenses en 1910		
		pour constructions prévues au budget	pour constructions non prévues au budget	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Tunnel du Simplon . . .	1,000,000	19,640	—	19,640
	<i>1,000,000</i>	<i>46,561</i>	—	<i>46,561</i>
Chemin de fer du Ricken	400,000	1,164,292	—	1,164,292
	<i>1,200,000</i>	<i>1,355,283</i>	—	<i>1,355,283</i>
Chemin de fer du lac de Brienz	1,000,000	34,151	—	34,151
	<i>500,000</i>	<i>64,363</i>	—	<i>64,363</i>
Direction générale . . .	702,000	616,658	—	616,658
(dépenses diverses)	<i>490,000</i>	<i>386,803</i>	<i>524,910</i>	<i>911,713</i>
I ^{er} arrondissement . . .	5,209,300	4,417,077	53,502	4,500,579
	<i>5,246,400</i>	<i>4,331,808</i>	— 76,144	<i>4,255,664</i>
II ^e arrondissement . . .	6,781,000	4,741,217	73,792	4,815,009
	<i>6,923,200</i>	<i>2,625,035</i>	<i>255,290</i>	<i>2,880,325</i>
III ^e arrondissement . . .	3,233,000	3,474,671	58,812	3,533,483
	<i>5,315,200</i>	<i>4,232,627</i>	<i>155,268</i>	<i>4,387,895</i>
IV ^e arrondissement . . .	5,435,100	4,696,276	25,516	4,721,792
	<i>5,467,000</i>	<i>3,443,452</i>	— 127,730	<i>3,315,722</i>
V ^e arrondissement . . .	1,597,500	732,072	39,944	772,016
(mai-décembre)	<i>808,900</i>	<i>184,927</i>	<i>104,040</i>	<i>288,967</i>
Ancienne C ^{ie} du Gothard (Reprise du compte „Tra- vaux inachevés“ de l’an- cienne Compagnie du Go- thard suivant le bilan du 30 avril 1909).	—	—	193,095	193,095
	—	—	—	—
Total	25,397,900	19,926,054	444,661	20,370,715
	<i>26,950,700</i>	<i>16,670,859</i>	<i>835,634</i>	<i>17,506,493</i>

NB. Les nombres en caractères italiques indiquent les prévisions budgétaires et dépenses de construction pour 1909.

Il est naturel que les dépenses se répartissent très inégalement entre les différents postes budgétaires. Pour quelques travaux de grande importance, on a dépensé beaucoup plus qu'il n'avait été prévu, tandis que pour la majeure partie des autres travaux les dépenses effectives sont restées au-dessous des prévisions budgétaires. Le budget a été dépassé de plus de fr. 100,000 pour les travaux ci-après :

Chemin de fer du Ricken ;

I^{er} arrondissement : Double voie Vauderens-Siviriez ;

III^{me} arrondissement : Ateliers de Zurich,

Extension de la station d'Uznach ;

IV^{me} arrondissement : Transformation de la station de St. Fiden,
Tunnel à double voie St. Gall-St. Fiden.

A ces travaux correspond une dépense totale de fr. 6,052,621, laquelle dépasse de fr. 2,907,621 les prévisions budgétaires, qui étaient de fr. 3,145,000.

Toutefois, comme il s'agit là, pour chacun des travaux, non de comptes de clôture, mais uniquement des dépenses faites en 1910, on ne peut pas se baser sur ces dépassements budgétaires pour savoir ce que coûteront les travaux.

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

Achèvement du II^{me} tunnel du Simplon ;

Chemin de fer du Lac de Brienz ;

Ligne de base du Hauenstein Sissach-Olten ;

I^{er} arrondissement : Morges, passages inférieurs pour routes,
Renens, extension de la gare,
» entrepôts de céréales,
Sierre, extension de la station,
Croy-Vallorbe, dessèchements,
Vallorbe, extension de la station,
Serrières, extension de la station,
Travers, extension de la station,
Payerne, extension de la station,
St-Maurice-Martigny, doublement de la
voie,
Neuchâtel-St. Blaise, passage supérieur
« du Mail »,
St. Blaise-Neuveville, doublement de la
voie ;

- II^{me} arrondissement : Pratteln, extension de la station,
Emmenbrücke-Lucerne, passage inférieur
près du pont St. Karli,
Herzogenbuchsee, passage inférieur,
Derendingen, extension de la station,
Schüpfen, extension de la station,
Konolfingen, extension de la station,
Aarbourg-Sursee, doublement de la voie,
Wilerfeld-Gümligen, doublement de la
voie,
Bâle, voies centrales ;
- III^{me} arrondissement : Zurich, entrepôt de douane,
Wettingen, remplacement du pont supé-
rieur de la Limmat,
Ziegelbrücke, extension de la station,
Rothkreuz, voies centrales,
Turgi, voies centrales,
Oberrieden-Horgen, passage inférieur
pour la route de Horn ;
- IV^{me} arrondissement : Winterthur, extension des voies de
triage,
Gossau, déplacement de la station,
St. Gall, voies de garage,
Rorschach, extension des voies de triage,
Winterthur-Wil, doublement de la voie,
Emmishofen-Kreuzlingen, extension de
la station ;
- V^{me} arrondissement : Lavorgo, voie de dépassement,
Mendrisio-Chiasso, doublement de la
voie.

Le compte « Travaux inachevés », qui se chiffrait l'année précédente par fr. 62,786,510, s'est élevé à fr. 70,413,278 et a donc subi une augmentation de fr. 7,626,768.

Matériel roulant, mobilier et ustensiles.

Pour des acquisitions de matériel roulant, le budget prévoyait fr. 9,676,500 et l'on a dépensé fr. 9,576,265. 10 ; pour le mobilier et les ustensiles, la prévision budgétaire était de fr. 408,400 et la dépense a été de fr. 318,155. 56.

Dépenses totales de construction.

Les dépenses de construction pour 1910, y compris celles qui ont été faites pour des entreprises accessoires (navigation

à vapeur sur le lac de Constance) et celles qui ont été couvertes au moyen de crédits supplémentaires, se sont élevées à fr. 30,265,635.79 (budget de construction de 1910 : fr. 35,484,400). Une somme de fr. 4,370,479.88 étant imputable sur le compte d'exploitation, les dépenses nettes de construction se chiffrent par fr. 25,895,155.91 (en 1909 elles s'élevaient élevées à fr. 22,213,609.54).

Réfection des voies et renforcement.

En 1910 il a été réfectionné 92 km de voie en matériel nouveau type pour lignes principales et les voies actuellement établies en matériel des nouveaux types des C. F. F. accusent une longueur cumulée de 1207 km.

Parcours effectués par les trains.

Aux données fournies dans le rapport de gestion du département des chemins de fer concernant les parcours effectués par les trains se joignent celles qui se trouvent à la page 138 du rapport de la Direction générale. Il est dit là que les réductions de trains opérées le 1^{er} mai 1909 et maintenues pendant tout l'exercice de 1910 ont occasionné, pour les arrondissements I à IV et pour l'année entière, une diminution de 146,316 kilomètres-trains de voyageurs en regard de 1909.

Les parcours effectués dans le V^{me} arrondissement en 1910 s'élèvent au total à 2,838,610 kilomètres-trains.

On a quelque peu développé l'horaire d'été du V^{me} arrondissement. De plus, on a apporté quelques améliorations à l'horaire d'hiver de 1910/1911. Il en est résulté, pour la période du 1^{er} mai au 31 décembre 1910 et pour les cinq arrondissements, une augmentation des parcours se chiffrant par 153,209 kilomètres-trains en regard de la période correspondante de 1909 ; sur ce nombre, 37,416 kilomètres-trains sont fournis par la ligne du Ricken (Wattwil-Uznach), ouverte à l'exploitation le 1^{er} octobre 1910, et par les nouvelles correspondances qu'elle a nécessitées sur la ligne du Toggenbourg et sur le tronçon Uznach-Rapperswil.

Comptes et bilan.

Les prescriptions de la loi sur la comptabilité sont applicables aux chemins de fer fédéraux par analogie comme aux

chemins de fer des compagnies. En conséquence, leur comptabilité est vérifiée d'une manière générale par les organes du département des chemins de fer qui procèdent, s'ils le jugent utile, à un examen minutieux de certains comptes.

Le résultat favorable de l'exercice de 1910, qui est dû, comme le disent les rapports, à une notable augmentation des recettes et à une nouvelle diminution des dépenses, est la preuve très réjouissante que l'équilibre entre les recettes et les dépenses, rompu les deux années précédentes, est maintenant rétabli. On ne doit cependant pas perdre de vue que les prochaines années imposeront aux chemins de fer fédéraux de nouvelles charges considérables, auxquelles ils ne pourront faire face que si leurs recettes vont constamment en augmentant.

Nous croyons ne pouvoir mieux exposer le résultat financier qu'en laissant parler les chiffres du compte de 1910. C'est en comparant les différents postes avec ceux de l'année précédente qu'on se renseignera le plus facilement.

Compte d'exploitation.

	<i>Recettes.</i>	
	1910	1909 (y compris le Gothard de janvier à avril)
	Fr.	Fr.
Produit du transport des voyageurs	75,598,155	69,819,047
Produit du transport des marchandises	104,263,597	97,436,067
Recettes diverses	7,742,303	6,975,785
Total	187,604,055	174,230,899

	<i>Dépenses.</i>	
	1910	1909 (y compris le Gothard de janvier à avril)
	Fr.	Fr.
Administration générale	3,896,670	3,958,263
Entretien et surveillance de la voie	17,397,841	16,335,449
Expédition et mouvement	39,175,448	38,883,794
Traction et matériel	46,829,188	46,851,450
Dépenses diverses	11,048,667	12,844,218
Total	118,347,814	118,873,184

A déduire: Excédent des recettes provenant de l'exploitation d'autres lignes etc.	— 1,217,142	— 1,093,938
Dépenses nettes avec frais de renouvellement	117,130,672	117,779,236
Prélèvements sur le fonds de renouvellement	— 6,772,948	— 6,551,116
Dépenses nettes d'exploitation	110,358,724	111,228,120
Plus-value des recettes	77,246,331	63,002,779

Les suppléments qui ont été alloués au personnel pendant les deux années et qui figurent au compte de profits et pertes devraient en majeure partie être ajoutés aux dépenses d'exploitation. Cela ne peut cependant pas se faire, parce que les allocations du personnel des travaux sont confondues avec celles du personnel de l'exploitation.

L'exploitation économe de 1910 apparaît manifestement lorsqu'on considère les dépenses nettes de l'exploitation, dans lesquelles ne sont pas compris les frais de renouvellement. La diminution de ces dépenses nettes est de près de fr. 900,000. Vu le notable accroissement des transports et l'extension du réseau, les économies sont en réalité encore plus grandes que le compte ne les accuse.

Un aperçu très explicite des produits et des charges ressort du

Compte de profits et pertes.

<i>Recettes.</i>	1910	1909
	Fr.	(y compris le Gothard de janvier à avril) Fr.
Excédent des produits de l'exploitation, sans les frais de renouvellement	77,246,331	63,002,779
Produit des capitaux disponibles	4,741,641	3,111,503
Intérêts des capitaux employés à la construction de nouvelles lignes	729,219	789,389
Produit de la navigation à vapeur sur le lac de Constance	219,826	163,981
Prélèvements sur le fonds de couverture de pensions de l'ancienne Cie J. S.	65,093	77,566
Subvention de l'Italie	66,000	66,000
Recettes diverses	10,226	293,687
Total	83,078,336	67,504,905

<i>Dépenses.</i>	1909	1910
	Fr.	(y compris le Gothard de janvier à avril) Fr.
Prix du bail du Vevey-Chevbres	30,000	30,000
Intérêts en comptes courants, provisions, etc.	3,640,473	3,629,134
Intérêts des emprunts consolidés	47,749,431	44,491,434
Amortissement légal	6,779,181	6,486,699
Amortissement d'installations disparues	805,766	544,868
Amortissement des frais d'emprunts	423,756	423,756
Versements au fonds de renouvellement	8,874,143	8,921,380
Versement au fonds de couverture des pensions de l'ancien J. S.	15,666	17,557
Versement au fonds d'assurance contre l'incendie	120,000	113,300
Intérêt et amortissement du déficit du bilan d'entrée de la caisse de pensions et de secours du personnel	915,000	915,000
Pour buts divers	54,643	126,502
Allocations extraordinaires au personnel	5,721,518	4,865,628
Total	<u>75,129,577</u>	<u>70,565,258</u>
Excédents des dépenses	+ 7,949,759	— 3,050,353
Solde passif de l'exercice précédent	— 9,484,374	— 5,311,935
Déficit restant	— 1,535,615	— 8,372,288

Le déficit de l'année 1909, indiqué ci-dessus, est inférieur à celui qui ressort du compte des chemins de fer fédéraux, parce que nous avons tenu compte des résultats du chemin de fer du Gothard pour les mois de janvier à avril. Il va de soi que la somme ainsi obtenue ne sert que de terme de comparaison.

Le boni de 14 millions de l'année 1910 est dû essentiellement à la plus-value des recettes.

Les intérêts actifs en comptes courants ont produit fr. 1,600,000 de plus que l'année précédente par suite de l'augmentation des capitaux disponibles et ont ainsi contribué à l'amélioration du compte.

Les intérêts en comptes courants ont diminué par suite de la transformation des bons de caisse attribués aux caisses de pensions et de secours du personnel en bons de dépôt remboursables à toute époque, lesquels ne doivent pas être renouvelés tous les 6 mois. En revanche, il y a parmi les intérêts passifs une somme d'environ deux millions de francs qui est tenue en réserve à valoir sur les intérêts qu'on aura à payer pour le restant du prix de rachat des lignes du Gothard. Cette somme ne sera sans doute pas suffisante.

Les intérêts des emprunts ont absorbé plus de 3 millions de plus qu'en 1909. Cette augmentation est due à l'emprunt de $3\frac{1}{2}\%$ de 80 millions contracté à fin 1909 ainsi qu'à la modification apportée au mode de comptabilisation des bons de caisse émis en faveur de la caisse de secours.

Fonds de renouvellement.

Les versements à effectuer dans le fonds de l'ancien réseau et pour le V^{me} arrondissement sont calculés en application des règlements en vigueur pour ces deux groupes des chemins de fer fédéraux.

Les prélèvements sur le fonds se sont élevés à 6,8 millions de francs ; cette somme ne diffère que très peu de celle de l'année précédente.

A fin 1910, les capitaux destinés à faire face aux réfections atteignent le chiffre de fr. 65,521,253. Le fonds de renouvellement de la ligne du Gothard, qui s'élevait à fin avril 1909 à environ 14 millions de francs, n'a pas encore été repris par les chemins de fer fédéraux, parce que la question de la cession de ce fonds forme une partie du procès du rachat.

Amortissements.

L'amortissement légal des frais d'établissement a pu s'effectuer jusqu'ici en conformité du plan. L'amélioration des résultats de l'exploitation permet d'espérer qu'on pourra s'acquitter aussi de cette obligation à l'avenir. Avec la dernière somme amortie, le compte d'amortissement a atteint le chiffre de 42 millions. De plus, l'administration des chemins de fer fédéraux a encore opéré d'autres amortissements depuis l'année 1903 pour 16 millions de francs (installations disparues, frais d'emprunts, déficit de la caisse de secours).

Compte de construction.

Sur la proposition du département des chemins de fer, on a aussi fait rentrer dans le compte des chemins de fer fédéraux à fin 1910 les frais d'établissement du chemin de fer du Gothard, lesquels, après déduction du montant des subventions de fr. 119,000,000, comportent encore fr. 177,823,312. Cette disposition a paru opportune, maintenant que depuis le 1^{er} mai 1909 le Gothard appartient légalement en toute propriété aux chemins de fer fédéraux. Par suite de cet accroissement nous avons à fin 1910 l'énorme somme de 1 milliard 301,888,993 francs investie dans le réseau des chemins de fer fédéraux.

La vérification des dépenses de construction par les organes du département des chemins de fer n'aura lieu, comme il est d'usage, qu'après la présentation du présent rapport et, si des rectifications sont nécessaires, elles seront faites dans le compte de l'exercice suivant.

Nous renvoyons, pour tous renseignements sur la nature des travaux exécutés, au chapitre « Voie de fer et installations fixes ».

Bilan.

Les principales modifications qu'offre le bilan par rapport à l'année précédente ont déjà été expliquées. Les postes influencés par le rachat du Gothard figurent dans le bilan de 1910 d'une autre façon que dans celui de 1909. Dans ce dernier bilan, il y avait en regard de la dette reprise de fr. 117,090,000 une même somme aux débiteurs, c'est-à-dire dans les capitaux disponibles. Ce même compte actif était grevé de l'agio payé sur les emprunts. La première somme ci-dessus ne figure plus dans le nouveau bilan; en revanche, les frais d'établissement du chemin de fer du Gothard ont été ajoutés, comme il a déjà été dit, au compte de construction des chemins de fer fédéraux. Comme compensation de la plus-value du chemin de fer du Gothard au delà des emprunts de 117 millions figure une somme d'environ 60 millions parmi les dettes flottantes. Ces opérations de comptabilité répondent à l'état de choses qui subsistera jusqu'à la clôture des négociations concernant le rachat.

L'agio de fr. 6,000,000 payé pour la reprise de la dette obligataire a été comptabilisé pour le moment à la rubrique « Excédent du prix de rachat sur les postes actifs des anciennes compagnies ». Il ne sera pris une décision sur sa comp-

tabilisation définitive qu'après la fixation du prix de rachat de l'entreprise du Gothard.

Caisse de pensions et de secours.

La fusion des caisses de secours des quatre chemins de fer nationalisés en premier lieu a été suivie en l'année 1910 de celle des caisses des malades pour les ouvriers. La caisse de secours de l'ancien St. Gothard est administrée séparément par la direction générale des chemins de fer fédéraux. Elle n'a pu être reprise jusqu'ici, parce qu'on n'est pas encore tombé d'accord avec la compagnie sur le chiffre de la réserve qui était nécessaire au 1^{er} mai 1909. Les experts nommés par le Conseil fédéral ont fixé à fr. 4,000,000 le déficit existant au 31 décembre 1908.

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

Berne, le 16 mai 1911.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le vice-président,

L. FORRER.

Le chancelier de la Confédération,

SCHATZMANN.

Annexes :

1^o Rapport et proposition du conseil d'administration,
du 28 avril 1911.

2^o Rapport de la direction générale du 31 mars 1911.