

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 1912 des chemins de fer fédéraux, pour être transmis à l'Assemblée ...

Autor(en): Arx, Casimir von / Oetiker

Objektyp: Article

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

Band (Jahr): - (1912)

PDF erstellt am: 16.07.2024

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676265>

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 1912 des chemins de fer fédéraux,
pour être transmis à l'Assemblée fédérale.

(Du 29 avril 1913.)

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

Conformément à l'art. 17, chiffre 3, de la loi fédérale du 15 octobre 1897 sur l'acquisition et l'exploitation des chemins de fer pour le compte de la Confédération, ainsi que l'organisation des chemins de fer fédéraux, nous avons vérifié les comptes de 1912 et le rapport de gestion établis par la Direction générale.

Comme de coutume, ces comptes ont été soumis à l'examen préalable d'une délégation de notre Commission permanente qui, au moyen de divers pointages, a constaté l'exactitude de la comptabilité et la concordance parfaite entre les comptes imprimés et les écritures du grand livre. La délégation a en outre procédé à un pointage des titres du portefeuille de fonds publics, des obligations déposées par des tiers et des cautionnements; elle s'est aussi fait présenter les procès-verbaux détaillés relatant les modifications survenues dans l'état des titres. Ce contrôle a révélé partout

un ordre parfait. Pour gagner du temps, la délégation l'a déjà opéré en partie dans le courant de février 1913.

Au point de vue de la *forme* des comptes, il y a lieu de faire observer d'abord qu'à titre d'essai la Direction générale, d'accord avec la Commission permanente, a opéré les modifications suivantes :

a. Le chapitre « *Comparaison entre les dépenses de construction et le budget et récapitulation à la fin de l'exercice* » (pages 84 à 177 du compte de 1911) a été supprimé, sauf la récapitulation, attendu que ce détail présente trop peu d'intérêt pour être inséré dans le compte. Il va de soi que l'on continuera à établir cette comparaison, dont les relevés seront toujours tenus à disposition dans les bureaux de l'administration, de façon que l'on puisse se renseigner sur l'état de chaque objet en voie d'exécution; l'impression seule en est supprimée. Il faut d'ailleurs faire remarquer que ce chapitre a été compris depuis 1902 dans le compte imprimé, à la demande expresse de la Commission du Conseil des Etats chargée des affaires des chemins de fer fédéraux. On continuera à fournir le détail des dépenses pour objets de construction achevés (pages 52 à 83 du compte de 1911), car il est prescrit par le Conseil fédéral.

b. Les *comptes des services auxiliaires, économats et ateliers* (pages 180 à 205 des comptes de 1911 et 90 à 95 de ceux de 1912) ont été simplifiés en ce sens que la comparaison avec le budget et avec l'année précédente n'est plus effectuée par arrondissement, mais que l'on s'est borné à en indiquer le total; on économise ainsi vingt pages d'impression, sans supprimer des chiffres de grand intérêt.

Ces deux simplifications ne diminuent pas seulement les frais d'impression, mais elles réduisent aussi le travail à tel point que la vérification des comptes a pu se faire au moins une semaine plus tôt.

Cet essai ne nous dispense pas d'étudier encore les propositions du Département fédéral des chemins de fer citées à la page 24, chiffre 17, du rapport de gestion de la Direction générale. Nous avons préconisé l'idée de prolonger le délai prescrit pour l'établissement des comptes et du rapport de gestion, mais par lettre du 5 septembre 1912, le Département des chemins de fer a déclaré ne pas pouvoir admettre cette proposition; il a demandé au contraire que l'on examinât s'il n'était pas possible de simplifier ces documents. Nous

nous réservons de faire une proposition à cet égard quand la Direction générale nous aura présenté son rapport.

* * *

Après ces observations sur la forme des comptes, nous passons à l'examen de ces derniers et constatons avec satisfaction que l'exercice de 1912 aboutit de nouveau à un bon résultat. Ce qualificatif s'applique en première ligne au *compte d'exploitation*.

Les <i>recettes d'exploitation</i> ont été de	.	fr. 206,056,419
et celles de l'année précédente, de	»	196,511,857

Il y a donc augmentation de	.	fr. 9,544,562
-----------------------------	---	---------------

Les <i>dépenses d'exploitation</i> ont atteint	.	fr. 136,883,959
et celles de l'année précédente	»	124,647,775

Il y a donc augmentation de	.	fr. 12,236,184
-----------------------------	---	----------------

Il est vrai que l'*excédent des recettes d'exploitation*, montant à fr. 69,172,460, est de fr. 2,691,622 inférieur à celui de l'année précédente, qui s'élevait à 71,864,082 francs. Il faut cependant tenir compte de ce que les augmentations de traitements et de salaires résultant de la nouvelle loi ont déployé tous leurs effets pendant neuf mois.

Les *recettes de transport* accusent une augmentation de fr. 9,228,556, soit 4,9 %, laquelle se répartit comme suit :

	Fr.	1912	1911	1910
transport des voyageurs	79,741,480	= 40,34 %	41,31 %	42,03 %
transport des bagages, marchandises et ani- maux	117,955,693	= 59,66 %	58,69 %	57,97 %

Donc, comme en 1911 par rapport à 1910, la proportion entre ces deux catégories de trafic s'est de nouveau modifiée en faveur de celui des marchandises; financièrement c'est là un bon résultat, puisque les parcours kilométriques représentent environ le 30 % pour le trafic des marchandises et le 70 % pour celui des voyageurs (1911: total des parcours kilométriques 33,214,262, dont 23,927,939 pour les trains de voyageurs, et 9,286,325 pour les trains de marchandises, dont 7,763,385 pour les trains de marchandises purs et 1,522,940 pour ceux avec service des voyageurs).

En ce qui concerne l'accroissement des *dépenses d'exploitation*, qui est de fr. 12,236,184, ou 9,82 % en regard de l'année précédente, nous relevons qu'après déduction des fr. 4,483,154 déjà payés précédemment à titre de supplément extraordinaire, l'application de la nouvelle loi sur les traitements, en vigueur depuis le 1^{er} avril 1912, a occasionné un surcroît de dépenses de fr. 5,815,395 pour augmentation de traitements et de salaires; à cette somme viennent s'ajouter les versements extraordinaires correspondants faits à la caisse de pensions et de secours, soit environ fr. 1,800,000, de sorte que les dépenses en plus nécessitées par l'accroissement notable du trafic atteignent fr. 4,600,000, chiffre rond, soit le 3,7 % des dépenses d'exploitation de 1911, qui s'élevaient à fr. 124,647,775.

Du fait de ce surcroît de dépenses, le coefficient d'exploitation s'est accru de 2,5 % et accuse 66,76 pour 1912, alors qu'il était de 64,26 en 1911, 65,48 en 1910, 70,32 en 1909, 72,82 en 1908, 69,22 en 1907, 67,49 en 1906, 66,42 en 1905, 67,68 en 1904 et 65,53 en 1903.

Cette augmentation du coefficient d'exploitation, survenue malgré un développement de trafic important, nous rappelle avec insistance qu'une sage retenue est toujours de rigueur pour l'avenir. Il faut d'autant plus éviter un nouvel accroissement notable de dépenses que nous n'avons aucune certitude de voir les recettes s'augmenter toujours dans les mêmes proportions que le trafic des marchandises en 1912, c'est-à-dire atteindre la plus-value tout à fait exceptionnelle de 6,64 %; l'amélioration de 2,42 % des recettes-voyageurs a été normale. Il est vrai que la récapitulation des résultats mensuels d'exploitation pour le 1^{er} trimestre de 1913 révèle encore une augmentation de recettes de fr. 1,067,004, mais elle est dépassée par un surcroît de dépenses de fr. 3,535,021, en sorte que l'excédent d'exploitation est en recul de fr. 2,468,017. Il faut dire, cependant, que la majeure partie de l'accroissement de dépenses vis-à-vis de l'année précédente prendra fin le 1^{er} avril 1913, car en 1912 l'influence de la loi sur les traitements s'est déjà fait sentir depuis cette date.

Le rapport de gestion de la Direction générale contient des renseignements détaillés, aussi bien sur les recettes que sur les dépenses d'exploitation; nous croyons donc pouvoir nous abstenir d'une répétition et d'une justification des chiffres. Nous relevons le fait que les recettes pour *location de matériel* roulant n'ont augmenté que de fr. 14,426, tandis que

les dépenses facturées aux chemins de fer fédéraux se sont accrues de fr. 322,165, circonstance qui est en corrélation avec le développement du trafic.

Les dépenses pour le personnel de l'administration générale, du service de surveillance de la voie et de celui de l'exploitation, uniformes et allocations supplémentaires compris, sont en augmentation de fr. 6,550,560 par rapport à 1911, chiffre auquel il faut encore ajouter fr. 1,846,686 comme versement supplémentaire à la caisse de pensions et de secours. Cela démontre une fois de plus la nécessité d'observer une prudente réserve, en particulier dans les décisions à prendre sur les augmentations de traitements et de salaires. L'amélioration nécessaire de la rétribution du personnel a été effectuée de façon équitable. La revision du règlement sur les allocations supplémentaires et le remaniement en perspective du règlement sur les uniformes, qui couronneront cette opération, occasionneront encore de nouvelles charges pour 1913.

L'accroissement de l'effectif du personnel à fin 1912 vis-à-vis de 1911 provient de l'extension du trafic. Il se présente comme suit :

	1912	1911	Augmentation
Fonctionnaires et employés à traitement annuel	24,130	23,448	682
Employés rétribués par jour ou par mois	11,338	11,744	— 406
Ensemble	35,468	35,192	276

L'accroissement notable des *parcours*, nécessités surtout par le service des marchandises, se répercute non seulement sur les dépenses pour personnel, mais aussi (pour fr. 990,120) sur celles afférentes aux *matières de consommation des locomotives et des wagons*. Le nombre des kilomètres-locomotives parcourus a été de 46,783,768, ou 1,795,218 = 3,99 % de plus qu'en 1911; néanmoins les dépenses pour matières de consommation ont baissé de 40,92 à 40,64 centimes par kilomètre-locomotive vis-à-vis de 1911.

Les *frais d'entretien du matériel roulant* ont augmenté de fr. 1,157,148, en grande partie pour le même motif. Le *renouvellement des voitures et des wagons* accuse aussi une sensible augmentation (fr. 918,419), due au remplacement de 4 locomotives, 51 voitures et 126 wagons.

En revanche, les dépenses pour *fournitures de bureau et imprimés*, ainsi que pour *éclairage, chauffage et nettoyage* des locaux de service et des gares et stations, ont de nouveau pu être réduites.

L'augmentation des dépenses pour le *service de publicité*, fr. 112,585, n'est qu'apparente; elle provient d'une modification dans la façon de comptabiliser les dépenses de ce service. Disons à ce propos qu'avec ses agences à l'étranger (Paris, Londres, New-York et Berlin) ce service travaille d'une manière satisfaisante.

Parmi les *dépenses diverses*, nous relevons celles pour *assurance contre l'incendie*, fr. 194,417. Maintenant que le fonds d'assurance contre l'incendie s'élève à fr. 573,300, le moment est venu d'examiner s'il y a lieu de passer à l'assurance directe à l'expiration des contrats actuels, soit le 30 juin 1913. Tandis que nous avons payé fr. 1,126,244.75 de primes au consortium d'assurance pour la période de 1903 à 1912, nous n'avons touché que fr. 248,957.35 pour 639 sinistres.

Le fort accroissement des *contributions aux caisses de pensoins, des secours et des gratifications*, soit fr. 1,940,172, résulte en majeure partie des augmentations de traitement, dues à la nouvelle loi et aux améliorations périodiques tris-annuelles.

Le compte du *fonds de renouvellement* boucle cette année par un surplus de versements de fr. 316,327, alors qu'il était de fr. 1,589,934 en 1911, de fr. 2,101,196 en 1910, et même de fr. 2,279,586 en 1909. Ces gros écarts démontrent qu'il serait prématuré de songer à reviser le règlement sur ce fonds au sens d'une réduction des versements. La récapitulation contenue à la page 63 du rapport de gestion donne les renseignements nécessaires sur l'accroissement et sur l'état actuel de ce fonds; il accuse à fin 1912 fr. 75,083,311.

À l'égard du *compte de profits et pertes*, il faut noter que l'intérêt des emprunts consolidés a augmenté de fr. 48,171,208 à fr. 51,588,904, soit de fr. 3,417,696; d'autre part les intérêts en compte-courant, les provisions, etc. ont diminué de fr. 7,399,642 à fr. 2,523,131, soit de fr. 4,876,511; les produits des capitaux disponibles et les intérêts de construction se sont accrus de fr. 5,431,247 à fr. 5,817,842, soit de fr. 386,595. Au total, les charges d'intérêts ont ainsi diminué de fr. 50,139,603 à fr. 48,294,193, soit de fr. 1,845,410. Cette diminution est due en grande partie à la disparition de forts

intérêts comptabilisés en 1911 par suite du rachat du chemin de fer du Gothard.

L'annuité d'amortissement légal s'est élevée à fr. 7,840,777; l'amortissement à fin 1912 était de fr. 53,293,495 (voir tableau annexe II du rapport de gestion); à cette somme vient s'ajouter l'amortissement des dépenses de construction, fr. 4,602,243, ce qui porte l'amortissement total à fr. 57,895,738, en regard d'un capital d'établissement à amortir de fr. 1,255,697,727. Si l'on y ajoute la somme de fr. 23,360,086 représentant les autres amortissements pour installations disparues, pertes de cours, etc. sur les emprunts, déficit des caisses de secours et divers, qui à vrai dire ne peuvent pas être assimilés aux amortissements proprement dits, il en résulte que depuis 1902 les chemins de fer fédéraux ont affecté à des amortissements un montant total de fr. 81,255,824.

En ne tenant pas compte du solde actif reporté à compte nouveau, le compte de profits et pertes de 1912 boucle par fr. 84,342,943 aux recettes et fr. 75,116,348 aux dépenses, soit par un excédent de recettes de fr. 9,226,595. Les recettes sont de fr. 1,239,127 inférieures à celles de 1911 et les dépenses de fr. 2,333,783, de sorte que le résultat s'est amélioré de fr. 1,094,656.

La forme du *bilan* a subi une modification en ce sens que le compte de construction et l'excédent du prix de rachat sur les postes actifs des anciennes compagnies ont été réunis de la manière suivante, sous le titre général de « *Compte d'établissement* » :

I. *Compte d'établissement.*

1. Compte de construction:	
a. Chemin de fer et installations fixes .	fr. 1,036,181,731
b. Matériel roulant	» 228,203,464
c. Mobilier et ustensiles	» 22,211,460
	<hr/>
	fr. 1,286,596,655
2. Excédent du prix de rachat sur les postes actifs des anciennes compagnies	» 113,917,356
	<hr/>
Total	fr. 1,400,514,011
	<hr/>

Le *compte de construction* à fin 1911 s'élevait à fr. 1,263,464,507; il a donc augmenté de fr. 23,132,140, soit

fr. 19,873,778 pour chemin de fer et installations fixes, fr. 2,176,868 pour matériel roulant et fr. 1,081,502 pour mobilier et ustensiles. Le rapport de gestion en donne le détail.

Les changements survenus dans les « *Travaux de construction inachevés* » sont récapitulés à la page 86 du rapport de gestion; ils se montent à fr. 30,457,779 pour dépenses nettes de construction de 1912, et à fr. 23,132,148 pour report au compte de construction des « *Objets de construction inachevés* », soit ensemble à fr. 69,626,079; la différence par rapport à 1911 est de fr. 7,325,631.

Les « *dépenses à amortir* » à fin 1911 contenaient des pertes de cours sur émissions d'obligations pour la somme de fr. 28,816,840, rentrant dans les limites permises par le code des obligations, ainsi que fr. 1,021,055 pour installations supprimées. Pendant l'année 1912, ces montants se sont augmentés de fr. 1,101,072 pour installations supprimées et de fr. 40,628 pour impression de titre et de feuilles de coupons. Ces deux sommes ont été amorties, avec celle précitée de fr. 1,021,055 et fr. 739,580 pour pertes de cours, etc., de sorte qu'à fin 1912 le compte n'était plus grevé que de fr. 28,077,260 pour pertes de cours sur nos emprunts.

Pour plus de détails, nous renvoyons aux explications et comparaisons contenues dans le rapport de gestion, chapitre du bilan.

La *clôture du compte* de 1912 est réjouissante, car le compte de profits et pertes accuse un solde actif de fr. 13,780,807, ou de fr. 9,226,595 après déduction des fr. 4,554,212 constituant le solde actif de l'année précédente. L'exercice de 1911 avait donné un excédent d'environ 9¹/₂ millions, dont il a cependant fallu défalquer des remboursements d'années précédentes, par suite du rachat du chemin de fer du St. Gothard, ainsi que des amortissements extraordinaires. Malgré la forte augmentation de dépenses due à la loi sur les traitements, le résultat final de 1912 est donc resté le même que celui de 1911.

La question se pose de nouveau de savoir à quel but doit être affecté l'excédent notable du compte de profits et pertes, et en particulier s'il y a lieu d'appliquer la disposition de l'art. 8 de la loi sur le rachat visant l'établissement d'un *fonds de réserve*. Cette question a déjà été discutée au Conseil national l'année dernière, et il a été reconnu que ledit art. 8, dans sa teneur actuelle, ne peut pas être appli-

qué dans la pratique. Le Département fédéral des chemins de fer nous a adressé pour examen un projet de modification de la loi; l'étude de ce projet n'est toutefois pas encore terminée, car il s'agit de tout peser avec soin, pour qu'il ne soit pas décrété à nouveau des dispositions impraticables ou préjudiciables à une solide économie financière.

Dans ces conditions, nous jugeons opportun d'affecter, cette fois encore, la majeure partie de l'excédent à des *amortissements extraordinaires* et de consolider ainsi davantage encore la situation financière des chemins de fer fédéraux. Nous sommes en cela d'accord avec la Direction générale, et cette solution nous paraît d'autant plus justifiée en ce moment que le marché de l'argent nous engage à éviter, si possible, d'y recourir et à réserver nos disponibilités. D'après le bilan, ces dernières s'élevaient à fin 1912 pour soldes en caisse, effets de change et dépôts en banque à fr. 50,028,258, de sorte que nous pourrions de nouveau éviter l'émission d'un nouvel emprunt en 1913.

D'accord avec la Direction générale, nous jugeons à propos d'amortir une somme de fr. 1,500,000 sur le solde des frais d'émission et de pertes de cours de l'emprunt 3¹/₂ % C.F.F. de 1899/1902, qui est de fr. 2,987,977.

En outre, une somme de fr. 4,800,000 reste encore à couvrir sur l'agio de 6 millions pour reprise de l'emprunt 3¹/₂ % du chemin de fer du Gothard. Nous étions d'avis que cet agio devait être ajouté purement et simplement au prix de rachat de ladite ligne, soit au poste « Excédent du prix de rachat sur les postes actifs des anciennes compagnies », cette manière de procéder ayant été observée pour toutes les autres lignes nationalisées. Le Conseil fédéral a toutefois décidé que ces 6 millions devaient être traités comme perte de cours et amortis par annuités de fr. 300,000. Puisque nous en avons les moyens à disposition, le plus simple est d'amortir ce poste intégralement.

On peut se demander s'il est permis d'amortir déjà par anticipation, à l'aide du solde de 1912, des constructions qui ont été mises hors de service en 1912, mais ne seront démolies et comptabilisées qu'en 1913. Ces objets se montent ensemble à fr. 870,000, soit fr. 170,000 pour l'ancien pont de la Limmat à Wettingen et fr. 700,000 pour les bâtiments des anciens ateliers de Zurich. Nous estimons que cet amortissement est licite.

Nous proposons enfin d'élever, déjà en 1912, de fr. 915,000 à fr. 1,100,000 (somme prévue au budget de 1913), les versements destinés à couvrir le déficit de la caisse de pensions et de secours, et de prélever la quote complémentaire de fr. 185,000 sur le solde de l'exercice. D'après les expériences faites, il est hors de doute que les déficits des caisses de secours dépassent nos précédentes prévisions, et qu'il faut en augmenter l'amortissement; plus on s'y prendra de bonne heure, mieux cela vaudra.

Ces amortissements extraordinaires effectués, le solde actif de	fr. 13,780,807. 07
se trouve réduit de	» 7,355,000. —
et n'atteint plus que	<u>fr. 6,425,807. 07</u>

à reporter à compte nouveau.

Pour motiver l'opportunité de ce report notable, nous rappelons que si les recettes d'exploitation du premier trimestre de 1913 accusent encore une plus-value de fr. 1,067,004, les dépenses ont subi une augmentation encore plus forte de fr. 3,535,021, dont fr. 1,950,000 environ portent sur les augmentations de traitements et de salaires, qui en 1912 sont déjà entrées en ligne de compte depuis le 1^{er} avril.

Si l'on considère tous les facteurs d'importance, on peut de nouveau affirmer que la situation financière des chemins de fer fédéraux est satisfaisante. Nous devons cependant répéter que cet état de choses ne pourra subsister que si l'on observe une prudente retenue, aussi bien en ce qui concerne la construction que l'exploitation. Lors même qu'il reste encore beaucoup à faire pour l'achèvement du réseau fédéral, on parviendra à faire face à l'accroissement des charges d'intérêts résultant des travaux neufs et de parachèvement, à condition que ces travaux soient effectués successivement, comme jusqu'ici. Une prudente réserve est également de rigueur dans le domaine de l'exploitation, surtout en matière d'horaire, si l'on veut que l'augmentation des dépenses marche de pair avec le développement du trafic.

A cette condition, l'administration des chemins de fer fédéraux parviendra non seulement à satisfaire aux exigences du trafic journalier, mais elle pourra encore aborder sans appréhension la grande tâche qui lui incombera prochainement, comme aussi dans un avenir plus éloigné: outre l'électrification des principales lignes et le parachèvement

du réseau, nous citons la construction d'un chemin de fer à travers les Alpes orientales.

* * *

Nous relevons les points saillants ci-après, relatés dans le *rapport de gestion* de 1912 que vous a présenté la Direction générale:

1. Il faut attacher une grande importance, en matière de *politique ferroviaire*, à l'arrêté fédéral du 10 juillet 1912 sur les *questions touchant la gare de Genève*, arrêté qui règle les ententes sur le rachat de la gare de Genève-Cornavin et de la ligne Genève-La Plaine par la Confédération, la construction et l'exploitation d'une ligne raccordant les gares de Cornavin et des Eaux-Vives, ainsi que la cession de la ligne Eaux-Vives—Annemasse faite par le canton de Genève à la Confédération.

Sur la base de ces ententes a été conclue la convention du 23 mai 1912 entre les chemins de fer fédéraux et la *compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée*, pour la circulation des trains P. L. M. sur la ligne de Genève à La Plaine et leur admission dans la gare de Genève-Cornavin. Bien que le Parlement français n'ait pas encore ratifié cette convention, elle est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1913 par suite d'entente avec le P. L. M., et la gare de Genève avec ses voies d'accès est exploitée depuis lors par les chemins de fer fédéraux. L'exécution des autres dispositions contractuelles, notamment l'extension de la gare de Genève et la construction de la ligne de raccordement, occupera souvent encore l'administration des chemins de fer fédéraux et mettra fortement ses finances à contribution.

2. Le préavis demandé à la Direction générale par le Département des chemins de fer sur les questions du *rachat du Jura Neuchâtelois et du chemin de fer de la vallée de la Toëss*, fait entrevoir un nouveau pas dans l'œuvre de la nationalisation.

3. Les principaux événements survenus en matière de *constructions* sont la mise en chantier de l'*achèvement en régie du tunnel II du Simplon* et l'adjudication des travaux du *tunnel de base du Hauenstein*; ces travaux avancent conformément au programme.

Nous avons encore à citer la construction du *chemin de fer à voie étroite du lac de Brienz*, dont les travaux ont enfin pu être commencés, après de longs retards provoqués par la procédure d'approbation des plans.

4. Le Département fédéral des chemins de fer a eu recours aux chemins de fer fédéraux pour l'étude de la question des *transports par voie fluviale sur le Rhin*. Les chemins de fer fédéraux ont toujours été partisans de l'amélioration de la navigation sur le Rhin jusqu'à Bâle, et ils se sont toujours intéressés aux projets visant à l'établissement d'un port dans cette ville; en revanche, ils éprouveraient certaines craintes à voir étendre le projet jusqu'au lac de Constance, mais ils ne veulent cependant pas se soustraire à une collaboration qui permettra de mieux élucider la question au point de vue technique.

5. L'organisation du *service de l'installation de la traction électrique* et le choix d'un homme compétent pour le diriger sont une garantie que l'on travaille énergiquement à l'électrification des principales lignes suisses, en premier lieu de la section de montagne du Gothard.

6. La réduction des *tarifs-marchandises sur la ligne de raccordement de Bâle* satisfait à un vœu exprimé depuis longtemps par la population de cette ville.

7. Les expériences favorables faites depuis 1911 avec les prescriptions provisoires sur le *règlement, par les stations, des demandes d'indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie d'objets soumis au transport*, ont engagé l'administration à mettre ces prescriptions définitivement en vigueur à partir du 1^{er} février 1912; elles font maintenant l'objet d'un règlement que nous avons adopté le 18 janvier, le Conseil fédéral ayant posé les bases voulues en modifiant le règlement d'exécution de la loi sur le rachat. Le nouveau règlement étend notablement les compétences des agents des stations en cette matière.

8. La Direction générale s'est prononcée sur un rapport du Département militaire fédéral examinant la question de savoir à qui incombe la *charge des dépenses pour travaux d'extension demandés par le Conseil fédéral*, dans l'intérêt de la défense nationale, sur le réseau des chemins de fer fédéraux (quais militaires, etc.). Elle a prétendu, avec rai-

son selon nous, que l'art. 14 de la loi sur les chemins de fer, qui prévoit une indemnité de la Confédération pour des installations de ce genre, est aussi applicable aux chemins de fer fédéraux, et qu'en pareil cas les litiges entre l'administration militaire et celle des chemins de fer fédéraux doivent être tranchés par le Conseil fédéral.

9. En ce qui concerne le personnel, l'exercice de 1912 est caractérisé par l'entrée en vigueur intégrale de la nouvelle loi sur les traitements avec répartition dans les classes et degrés de la nouvelle échelle, par un nouveau classement des stations, par de nouveaux règlements sur les allocations supplémentaires du personnel des trains, des locomotives et des bateaux à vapeur et sur les indemnités allouées pour les voyages de service et en cas de transfert, ainsi que par la révision des règlements sur les salaires des ouvriers de l'exploitation et des ateliers. Toutes ces révisions ont eu pour effet d'améliorer la situation du personnel.

L'arrêté fédéral du 9 juillet 1912 déterminant les conditions auxquelles les *fonctionnaires*, les *employés* et les *ouvriers des chemins de fer fédéraux peuvent accepter des fonctions publiques*, a fixé en cette matière des principes uniformes pour tout le réseau. Un règlement, daté du 18 novembre, arrête les dispositions exécutoires.

* * *

Pour terminer, nous avons l'honneur de vous

proposer,

d'accord avec la Direction générale, les résolutions suivantes:

1^o Le compte de 1912 et le bilan au 31 décembre 1912 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2^o Le compte de profits et pertes de 1912, bouclant par un solde actif de fr. 13,780,807. 07 est approuvé.

Une partie de ce solde est affectée aux amortissements extraordinaires énumérés à la page 219 du rapport de la Direction générale, soit

» 7,355,000. —

et l'excédent, de

fr. 6,425,807. 07

est reporté à compte nouveau.

3° La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1912 est approuvée.

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

Berne, le 29 avril 1913.

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

Le président,

Casimir von Arx.

Le secrétaire,

Oetiker.