

# 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 1912

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: Article

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

Band (Jahr): - (1912)

PDF erstellt am: 14.08.2024

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676266>

## 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 1912.

(Du 9 mai 1913.)

---

Monsieur le président et messieurs,

Le 29 avril 1913, le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux nous a présenté le rapport de la direction générale sur la gestion et les comptes de 1912 en nous priant de les soumettre à votre approbation.

Le conseil d'administration expose dans son rapport que les comptes ont été examinés par la délégation de la commission permanente, qui a constaté par de nombreux pointages l'entière concordance des comptes imprimés et des livres.

Au sujet de la forme des comptes imprimés, le conseil d'administration fait observer que la direction générale, d'accord avec la commission permanente, a introduit, à titre d'essai, les simplifications 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 ces données n'offrent pas un intérêt assez général pour figurer dans le compte.

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 dans ce sens que l'on ne compare plus par arrondissement le budget et les comptes de l'année précédente, mais que l'on se borne à présenter un parallèle total; on économise ainsi 20 pages d'impression sans supprimer des chiffres de grand intérêt.

Ces deux simplifications ne diminuent pas seulement les frais mais aussi le temps d'impression, de sorte que la vérification des comptes peut se faire une semaine plus tôt.

Nous nous déclarons d'accord avec ces modifications (voir aussi le titre: Comptes et bilan, page 8).

Le conseil d'administration constate ensuite avec satisfaction que l'exercice de 1912 présente un bon résultat. Il est vrai que l'excédent des recettes d'exploitation, se montant à 69,172,460 francs, est de 2,691,622 francs inférieur à celui de 1911 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. Du fait de ce surcroît de dépenses, le coefficient d'exploitation s'est accru de 2,5 % et accuse 66,74 pour 1912, alors qu'il était de 64,26 en 1911.

Le fonds de renouvellement s'élevait à fin 1912 à 75,083,311 francs. Le compte de construction se monte à 1,286,596,655 francs. A fin 1911 il était de 1,263,464,507 francs; il a donc augmenté de 23,132,148 francs.

Le compte de profits et pertes accuse un solde actif de 13,780,807 francs, ou de 9,226,595 francs après déduction des 4,554,212 francs constituant le solde actif de l'année précédente.

Le conseil d'administration estime, avec la direction générale, qu'il est opportun de faire des amortissements pour une somme de 7,355,000 francs et de reporter à compte nouveau le solde actif, soit fr. 6,425,807.07 (voir aussi le titre: Fonds de réserve, page 11).

Si l'on pèse tous les facteurs essentiels, on peut de nouveau affirmer que la situation financière des chemins de fer fédéraux est satisfaisante. Il faut cependant répéter que les résultats actuels ne pourront se maintenir que si l'on observe une prudente réserve tant en ce qui concerne la construction que l'exploitation.

A cette condition, l'administration des chemins de fer fédéraux parviendra non seulement à satisfaire aux exigences du trafic de tous les jours, mais elle pourra encore aborder sans appréhension les grandes questions qu'elle devra résoudre prochainement et plus tard aussi. Qu'il nous suffise de citer, outre l'électrification des principales lignes et le parachèvement du réseau, la construction d'un chemin de fer à travers les Alpes orientales.

En ce qui concerne le chemin de fer des Alpes orientales, nous devons faire observer que nous n'avons pas encore pris position sur la question de principe, à savoir si la ligne doit être construite par l'Etat ou faire l'objet d'une concession.

Le conseil d'administration relève ensuite quelques points saillants du rapport de gestion présenté par la direction générale pour 1912. Nous n'avons aucune remarque à faire sur les faits relatés sous chiffres 1 à 7 et sous le chiffre 9. Au paragraphe 8, le conseil d'administration appuie la manière de voir de la direction générale qui s'est prononcée sur un rapport du département militaire concernant la répartition 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.). La direction générale prétend que l'article 14 de la loi sur les chemins de fer, qui prévoit une indemnité de la Confédération pour installations de ce genre, est aussi applicable aux chemins de fer fédéraux et qu'en cas de différend il appartient au Conseil fédéral de trancher la question.

Statuant en principe sur cette affaire, nous avons décidé, le 11 avril 1913, qu'à l'avenir les dépenses occasionnées dans les gares des chemins de fer fédéraux pour rampes et autres installations exigées par l'administration militaire et reconnues nécessaires par le Conseil fédéral seront supportées par les chemins de fer fédéraux. Restent réservés les cas particuliers où l'autorité militaire, pour satisfaire à des besoins exceptionnels, demandera, dans son intérêt exclusif ou prépondérant, des installations qui ne seront pas requises par les exigences du trafic tel qu'il se développera et ne pourront de ce fait être mises équitablement à la charge unique des chemins de fer fédéraux.

Nous n'avons pas d'autres observations à formuler au sujet du rapport du conseil d'administration.

Le rapport de la direction générale nous suggère les remarques suivantes:

*Voie de fer et installations fixes.*

Le tableau ci-dessous montre quelles ont été pour la voie de fer et les installations fixes les dépenses de construction de 1912 comparées aux crédits budgétaires et aux dépenses de 1911. On voit ainsi que les dépenses effectives se sont élevées à 30.710.043 francs, tandis que les prévisions budgétaires étaient de 35.673.200 francs et qu'elles ont dépassé de 9.000.000 de francs environ celles de l'année précédente.

**Tableau comparatif des dépenses de construction en 1912 et du budget pour 1912.**

	Budget 1912	Dépenses en 1912		
		pour constructions prévues au budget	pour constructions non prévues au budget	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Tunnel du Simplon .	2.000.000 <i>2.000.000</i>	63.394 <i>36.548</i>	— —	63.394 <i>36.548</i>
Chemin de fer du lac de Brienz. . . . .	2.500.000 <i>1.000.000</i>	438.704 <i>187.067</i>	— —	438.704 <i>187.067</i>
Direction générale (dépenses diverses).	3.827.000 <i>1.772.000</i>	3.492.483 <i>305.073</i>	1.348.463 —	4.840.946 <i>305.073</i>
I <sup>e</sup> arrondissement . .	5.728.000 <i>5.279.300</i>	6.444.322 <i>3.927.576</i>	25.199 <i>32.621</i>	6.469.521 <i>3.960.197</i>
II <sup>e</sup> arrondissement . .	7.774.800 <i>6.507.200</i>	7.909.365 <i>6.927.046</i>	— 15.067 <i>38.397</i>	7.894.298 <i>6.965.443</i>
III <sup>e</sup> arrondissement . .	4.433.000 <i>3.618.000</i>	2.053.962 <i>2.506.896</i>	68.018 — 122.206	2.121.980 <i>2.384.690</i>
IV <sup>e</sup> arrondissement . .	6.806.000 <i>6.282.300</i>	6.648.590 <i>5.867.860</i>	473.106 <i>59.595</i>	6.175.484 <i>5.927.455</i>
V <sup>e</sup> arrondissement . .	2.604.400 <i>2.690.000</i>	2.663.500 <i>2.247.772</i>	42.216 <i>269.252</i>	2.705.716 <i>2.517.024</i>
Total .	35.673.200	29.714.320	995.723	30.710.043
Compte 1911 { chemin de fer { du Ricken	{ 29.448.800 { <i>300.000</i>	{ 22.005.838 { <i>446.990</i>	{ 277.659 { —	{ 22.283.497 { <i>446.990</i>

N. B. — Les chiffres en caractères italiques indiquent les prévisions budgétaires et dépenses de construction en 1911.

Il est naturel que les dépenses se répartissent très inégalement entre les différents articles du budget. 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 100.000 francs pour les travaux ci-après:

I<sup>er</sup> arrondissement:

Agrandissement de la gare de Renens,  
Agrandissement de la gare de Lausanne,  
Extension de la station de Vallorbe,  
Double voie Martigny-Riddes,  
Agrandissement de la gare de Brigue;

II<sup>e</sup> arrondissement:

Agrandissement de la gare de Berne,  
Transformation de la gare de Bienne,  
Extension de la station de Konolfingen,  
Double voie Ruchfeld-Aesch,  
Double voie Aarbourg-Sursee;

III<sup>e</sup> arrondissement. (Pas de dépassement.)

IV<sup>e</sup> arrondissement:

Transformation de la gare de St-Gall,  
Extension de la station de St-Fiden,  
Double voie Winterthour-Wil;

V<sup>e</sup> arrondissement:

Extension de la station de Melide,  
Double voie Mendrisio-Chiasso.

A ces travaux correspond une dépense totale de 13.275.017 francs, laquelle dépasse de 4.198.017 francs les prévisions budgétaires qui étaient de 9.077.000 francs. Toutefois, comme il s'agit ici, pour chacun de ces travaux inachevés, non de comptes de clôture, mais uniquement des dépenses faites en 1912, on ne peut 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 100.000 francs:

Direction générale:

Achèvement du II<sup>e</sup> tunnel du Simplon,  
Chemin de fer du lac de Brienz;

I<sup>er</sup> arrondissement:

Passages inférieurs Yverne-Aigle,  
 Agrandissement de la gare de Sion,  
 Passage inférieur de Tivoli à Fribourg,  
 Double voie Siviriez-Romont,  
 Extension de la station de Versoix;

II<sup>e</sup> arrondissement:

Agrandissement du bâtiment des voyageurs à Lucerne,  
 Passage inférieur pour la route de Niederönz à Her-  
 zogenbuchsee,  
 Transformation de la gare de Thoune,  
 Extension de la station de Luterbach,  
 Double voie sur la ligne de raccordement à Bâle,  
 Double voie Sursee-Rothenbourg,  
 Agrandissement du dépôt à Bâle,  
 Enclenchements centraux à Bâle,  
 Modification de l'éclairage de la gare de Bâle,  
 Extension de la station d'Emmenbrücke,  
 Agrandissement de la station de Rothrist,  
 Passage supérieur à la gare de Delémont,  
 Extension de la station de Choindez,  
 Rampe à Tavannes,  
 Agrandissement de la station de Suberg;

III<sup>e</sup> arrondissement:

Nouveaux ateliers à Zurich,  
 Transformation de la ligne de la rive gauche dans  
 la ville de Zurich,  
 Extension de la gare de Lenzbourg,  
 Double voie Thalwil-Richterswil,  
 Nouvelle station Schübelbach,  
 Agrandissement de la station de Ziegelbrücke,  
 Extension de la station d'Affoltern s/Albis,  
 Voie d'évitement à Rheinfelden,  
 Agrandissement de la station de Wildegg,  
 Agrandissement de la gare de Rapperswil,  
 Renforcements de ponts Glaris-Linthal,  
 Renforcement du pont aval sur la Limmat, près de  
 Wettingen;

IV<sup>e</sup> arrondissement:

Agrandissement de la gare de Winterthour,  
 Extension de la station de Weinfelden,  
 Tunnel St-Gall—St-Fiden,

Double voie Gossau-Winkeln,  
 Agrandissement de la gare de Romanshorn,  
 Bureau des postes transit et entrepôt à Romanshorn,  
 Extension de la station de Kradolf,  
 Enclenchements centraux à Romanshorn;

Ve arrondissement:

Agrandissement de la station de Schwyz,  
 Double voie Lugano-Maroggia,  
 Extension de la station de Lavorgo.

Le compte « Travaux inachevés » est monté de 62.300.448 francs à 69.626.079; il a donc subi une augmentation de 7.325.631 francs.

*Matériel roulant, mobilier et appareils.*

Pour les acquisitions de matériel roulant, le budget prévoyait 6.850.750 francs et l'on a dépensé 6.289.481 francs; pour le mobilier et les appareils, la prévision était de 423.700 francs et la dépense a été de fr. 375.157, 66.

*Dépenses totales de construction.*

Les dépenses de construction pour 1912, y compris celles pour entreprises accessoires (navigation à vapeur sur le lac de Constance), se sont élevées à fr. 37.378.284, 05 (budget de construction de 1912 42.951.650). Une somme de fr. 7.032.501, 94 étant imputable sur le compte d'exploitation, les dépenses nettes de construction se montent donc à fr. 30.345.782, 11 (en 1911 elles s'étaient élevées à fr. 23.751.462, 37).

*Réfection des voies et renforcement.*

En 1912 il a été réfectionné 110 km. de voie en matériel nouveau type pour lignes principales et les voies actuellement construites en matériel des nouveaux types des C. F. F. accusent une longueur totale de 1581 km.

*Parcours effectués par les trains.*

Aux données fournies par le rapport de gestion du département des chemins de fer sur les parcours effectués par les trains, se joignent celles qui se trouvent à la page 148 du rapport de la direction générale. Il y est dit que grâce aux améliorations apportées aux horaires d'hiver et d'été, le service-voyageurs accuse une augmentation de 442.090 kilomètres-trains au regard de 1911.



### *Comptes et bilan.*

L'examen de la comptabilité n'a donné lieu à aucune remarque. L'établissement des comptes est conforme aux prescriptions légales. La revision des dépenses de construction doit encore être faite par les organes du département des chemins de fer. Les rectifications que l'on y apportera, d'ordinaire peu importantes, figureront dans le compte suivant.

On a pu diminuer de moitié l'étendue des comptes de 1912 en retranchant un certain nombre de comparaisons et en simplifiant la comptabilité. On a réalisé de cette manière une importante économie tant en travail qu'en dépenses. Les propositions du département, du 5 septembre 1912, vont encore plus loin. Il est possible, en effet, d'abrégier encore sensiblement les comptes en les présentant conjointement avec le rapport annuel. On pourrait prendre comme modèle à cet effet la forme choisie pour le compte d'Etat de la Confédération, c'est-à-dire une seule publication dans laquelle figurent, en regard des divers articles des comptes, les remarques les concernant. Si l'on adoptait cette forme, le rapport du département des finances des chemins de fer fédéraux serait débarrassé de bien des répétitions de mêmes montants, mêmes comparaisons et tableaux. Toute simplification et tout perfectionnement offrent un intérêt et un avantage appréciables pour l'examen des comptes et du rapport, car l'on sait combien le temps est mesuré pour effectuer de si nombreux pointages.

### *Compte d'exploitation.*

Malgré les conditions atmosphériques défavorables, les résultats de l'exploitation en 1912 témoignent, comme en 1911, d'un développement inattendu; c'est ce que montre, du reste, à l'évidence une comparaison avec les années précédentes.

### *Recettes d'exploitation.*

	Fr.	Par km. de ligne Fr.	Augmentation %
En 1912 . . . .	206.056.419	75.258	4,88
» 1911 . . . .	196.511.857	71.667	4,75
» 1910 . . . .	187.604.055	68.419	7,08
» 1909 . . . .	174.261.181	63,622	1,73
» 1908 . . . .	171.299.110	62,541	-1,26
» 1907 . . . .	173.479.590	63.360	7,50

L'augmentation des recettes provient surtout de l'accroissement du trafic-marchandises.

*Dépenses d'exploitation.*

	Fr.	Par km. de ligne Fr.	Augmentation %
En 1912 . . . . .	128.403.938	46.897	8,05
» 1911 . . . . .	118.821.314	43.334	2,36
» 1910 . . . . .	116.079.243	42.334	0,07
» 1909 . . . . .	116.001.885	42.367	—0,47
» 1908 . . . . .	116.545.938	42.566	3,92
» 1907 . . . . .	112.147.072	40.959	12,88

Ces chiffres représentent les dépenses d'exploitation seulement, y compris les allocations extraordinaires au personnel, mais déduction faite des dépenses pour le fonds de renouvellement et les réserves spéciales pour pensions. L'augmentation que présente l'année 1912 a été occasionnée par l'amélioration des salaires du personnel entraînant aussi de plus forts versements dans la caisse de secours, ainsi que par le plus grand nombre de trains.

*Compte de profits et pertes.*

<i>Recettes</i>	1912 Fr.	1911 Fr.
Excédent des recettes d'exploitation (en déduisant les dépenses d'exploitation seulement) . . . . .	77.652.481	77.749.810
Produit des capitaux disponibles . . . . .	5.115.192	4.830.820
Intérêt des capitaux employés à la construction . . . . .	702.650	600.427
Produit de la navigation à vapeur sur le lac de Constance . . . . .	122.036	147.620
Subvention de l'Italie . . . . .	66.000	66.000
Recettes diverses . . . . .	11.554	161.628
Total	83.669.913	83.556.305
<i>Dépenses</i>	1912 Fr.	1911 Fr.
Bail du Vevey-Chexbres . . . . .	60.000	30.000
Intérêts en compte-courant, provi- sions, etc. . . . .	2.523.131	7.399.643
Intérêt des emprunts consolidés . . . . .	51.588.904	48.171.208
Amortissement légal . . . . .	7.840.777	8.078.980
A reporter	62.012.812	63.649.831

	Report	62.012.812	63.649.831
Amortissement d'installations disparues . . . . .		1.101.072	1.188.457
Amortissement des frais d'emprunts		780.208	1.426.539
Versement au fonds de renouvellement . . . . .		9.325.715	9.055.565
Versement aux réserves pour pensions . . . . .		33.626	14.046
Versement au fonds d'assurance contre l'incendie . . . . .		120.000	120.000
Intérêts et amortissement du déficit de la caisse de secours . . . . .		915.000	915.000
Dépenses diverses . . . . .		154.885	45.985
	Total	<u>74.443.318</u>	<u>76.445.423</u>
<i>Excédent des recettes</i> . . . . .		9.226.595	7.110.882
Solde de l'exercice précédent . . . . .		4.554.212	—1.535.615
	Excédent total	<u>13.780.807</u>	<u>5.575.267</u>
Dépenses effectuées ou proposées:			
Amortissement d'installations disparues . . . . .		870.000	1.021.055
Amortissement supplémentaire du déficit de la caisse de secours . . . . .		185.000	—
Solde de l'amortissement de l'agio pour l'emprunt du Gothard . . . . .		4.800.000	—
Amortissement d'autres frais d'émission . . . . .		1.500.000	—
Report à nouveau compte . . . . .		6.425.807	4.554.212

La différence la plus importante que l'on constate entre les chiffres des deux années concerne les « Intérêts en compte-courant, provisions, etc. »; en 1911 on dut, en effet, payer à la compagnie du Gothard un intérêt moratoire de 5.782.870 francs. Le montant de 2.523.131 francs dépensé en 1912 pour intérêts devient de nouveau normal.

La diminution de 240.000 francs pour amortissement légal en 1912 s'explique par les mêmes raisons.

Les autres chiffres du compte de profits et pertes ne s'éloignent pas beaucoup de ceux de 1911, ce qui nous dispense d'entrer dans de plus amples détails à ce sujet.

En connexion avec l'emploi de l'excédent de l'exercice se trouve le

*Fonds de réserve.*

Lors de l'examen du compte de 1911, on a déjà constaté de façon générale que l'article 8 de la loi sur le rachat, qui prévoit des versements de 20 % du surplus des excédents à un fonds de réserve et de 80 % au perfectionnement et à l'allègement des conditions de transport, n'est pas suffisamment clair pour la pratique. Nous avons donc préparé des propositions en vue de modifier ce texte de loi. Lors de l'approbation des présents comptes, il ne sera toutefois pas possible d'appliquer le nouvel article de loi. Il est donc désirable d'affecter, selon la proposition du conseil d'administration, une partie des excédents à des amortissements extraordinaires et de reporter à compte nouveau le restant, soit 6.425.807 francs. Ce solde actif revêt le caractère d'une réserve. L'amortissement contribue également à améliorer le bilan et allège en outre l'avenir. Il faut approuver les efforts que font les chemins de fer fédéraux pour épurer le bilan au moyen de rapides amortissements du compte des dépenses, à amortir. Les deux modes proposés ont pour résultat de rendre disponibles les sommes que fournit l'exploitation.

*Fonds de renouvellement.*

Les versements à ce fonds s'effectuent pour les chemins de fer fédéraux sur la base du règlement élaboré en 1906 et pour l'ancienne compagnie du Gothard conformément aux taux convenus dans l'accord passé devant le Tribunal fédéral à fin 1905.

Pendant les dix dernières années, soit de 1903 à 1912, ces versements ont été les suivants:

	Versements Fr.	Prélèvements Fr.
pour la superstructure . . . . .	38.960.279	42.657.434
» le matériel roulant . . . . .	40.267.887	24.715.866
» le mobilier et les appareils . . . . .	4.233.532	2.058.797
Total	83.461.698	69.432.097

On pourrait déduire de ces chiffres que pour le renouvellement de la superstructure les prélèvements ne sont pas

complètement couverts par les réserves et que pour le matériel roulant et le mobilier on verse au fonds des sommes bien plus élevées que celles exigées par le renouvellement. Ces déductions seraient toutefois prématurées. Les différences apparaissent clairement. Le renforcement de la voie a dû être activé ensuite de l'augmentation du nombre des trains, de l'acquisition de machines plus lourdes et d'une plus grande vitesse de marche. Le matériel d'exploitation, d'autre part, a subi durant la dernière période décennale un important accroissement. La valeur des véhicules est montée de 123 à 228 millions de francs et celle du mobilier et des appareils de 11,4 à 22,3 millions. Une grande partie de ce matériel est donc très récent et n'entre en ligne de compte que pour les versements. En tout cas, les expériences faites jusqu'ici ne sont pas encore suffisantes pour en conclure qu'il faille reviser le calcul des versements et celui du montant légal que doit atteindre le fonds.

La question du complètement du fonds pour la ligne du Gothard attend encore une solution.

Le montant de 75 millions de francs constituant le fonds de renouvellement est représenté presque tout entier par des valeurs: 2,5 millions de francs sont placés sur des valeurs d'Etat et plus de 72 millions sur des obligations à 3 ½ % des chemins de fer fédéraux.

### *Bilan.*

Le bilan donne un aperçu clair de l'état de fortune et des obligations des chemins de fer fédéraux. Sous le nouveau titre général de « Compte d'établissement » comprenant aussi le compte de construction, on a fait figurer l'excédent du prix de rachat sur les postes actifs des anciennes compagnies. Cette modification répond au vœu qui avait été manifesté à ce sujet dans notre message concernant le compte de 1911.

### *Caisses de secours pour le personnel.*

D'après le rapport spécial de la direction générale sur la caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et employés à poste fixe des C. F. F., 19.986 membres actifs avec un salaire total de 55.815.723 francs étaient assurés à cette caisse au 31 décembre 1912; la caisse versait en pensions annuelles 3.162.979 francs à 2246 invalides, 1.150.612 francs à 1964 veuves, 122.274 francs à 908 orphelins et 50.651 francs à 129

groupes d'orphelins. A fin 1912, le capital de couverture, y compris les dépôts d'épargne (192.860 francs) et autres passifs (11.231 francs) s'élevait à 128.210.255 francs. Le compte de profits et pertes boucle avec une perte de 4.059.906 francs. Le déficit est ainsi monté à 29.802.472 francs. La perte extraordinairement élevée de 1912 a surtout pour cause une surinvalidation considérable (90,2 %) et un accroissement des salaires assurés, conséquence de la nouvelle loi sur les traitements. D'après le rapport concernant la caisse des malades et de secours des ouvriers permanents, le nombre des assurés actifs est descendu de 8619 à 8280 en 1912, tandis que le nombre des invalides pensionnés est monté de 457 à 528. L'assurance maladie avec ses diverses subdivisions clôt ses comptes par un déficit de 5931 francs qui, en vertu des statuts, est couvert par l'administration du chemin de fer. Il y avait à couvrir l'année précédente un déficit de fr. 47.914,35. Pour l'assurance-invalidité, le mode de contribution adopté prévoit que le déficit annuel sera couvert par la caisse d'exploitation des C.F.F.; la cotisation de l'administration des chemins de fer fédéraux a été en 1912 de 243.626 francs contre 201.980 francs en 1911. La fortune de la caisse des malades et de secours des ouvriers est constituée par un fonds spécial pour secours extraordinaires, se montant à 74.806 francs et par une réserve pour assurance-invalidité et décès, s'élevant à 1.001.285 francs, soit au total 1.076.091 francs.

La caisse de secours pour les fonctionnaires et employés de l'ancienne compagnie du Gothard continue à être administrée sur ses anciennes bases. Elle se trouve encore à Lucerne, au siège de la direction du V<sup>e</sup> arrondissement. Il n'a pas encore été possible d'en fixer les profits et pertes annuels. Le capital de couverture s'élevait à fin 1912 à 19.537.678 francs.

Voici quelques données sommaires sur le mouvement et l'état des trois caisses de secours:

Cotisations des membres . . . . .	fr.	6.066.529
Contribution des chemins de fer fédéraux .	»	8.991.511
Recettes diverses . . . . .	»	4.955.092
		<hr/>
Total des recettes . . . . .	fr.	<u>20.113.132</u>

**Diese Seite stand nicht für die  
Digitalisierung zur Verfügung**

**Cette page n'a pas été disponible  
pour la numérisation**

**Questa pagina non era a  
disposizione di digitalizzazione**

**This page was not available for  
digitisation**

**Diese Seite stand nicht für die  
Digitalisierung zur Verfügung**

**Cette page n'a pas été disponible  
pour la numérisation**

**Questa pagina non era a  
disposizione di digitalizzazione**

**This page was not available for  
digitisation**



Vu le rapport et la proposition du conseil d'administration des chemins de fer fédéraux, du 29 avril 1913;

Vu le message du Conseil fédéral du 9 mai 1913,

*arrête:*

1° Les comptes de l'année 1912 et le bilan au 31 décembre 1912 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2° 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 di-	
rection 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 pour 1912 est approuvée.

