

Rapport et proposition du Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux présenté au Conseil fédéral, à l'adresse de l'Assemblée fédérale, à l'appui du rapport de la Direction générale sur la gestion et les comptes de l'année 1914

Autor(en): **Arx, Casimir von / Oetiker**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1914)**

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676196>

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

présenté au

Conseil fédéral, à l'adresse de l'Assemblée fédérale,
à l'appui du rapport de la Direction générale

sur la

gestion et les comptes de l'année 1914.

(Du 10 mai 1915.)

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

Conformément à 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 des chemins de fer fédéraux, nous avons vérifié les comptes de 1914 et le rapport de gestion établis par la Direction générale. L'examen de ces comptes a été effectué par une délégation de notre Commission permanente. Elle a comparé le compte de profits et pertes et le bilan avec les livres et a constaté une concordance parfaite.

L'année 1914 a vu éclater la guerre, dont les signes précurseurs avaient déjà quelque temps à l'avance assombri la situation économique. Bien que nos comptes de 1913 aient encore soldé d'une façon avantageuse, on pouvait constater dès le début de 1914 qu'une dépression était sur le point de se produire dans les affaires. Les sept premiers mois de

l'année sont déjà restés de fr. 1,752,418 en arrière de la période correspondante de 1913. Il est vrai que ce recul n'affectait que le trafic des marchandises, mais on a pu voir que ce trafic tenait bien lieu de baromètre de la situation.

L'état de guerre existe depuis le 1^{er} août, et il a entraîné depuis le 5 août une forte diminution du trafic, qui se manifeste surtout dans le nombre de kilomètres parcourus par les locomotives. Mesuré à cette aune, le recul atteint le 27,84 % pour les mois de guerre. L'excédent des recettes d'exploitation a diminué de 31,25 %. Et c'est ainsi que l'année 1914, qui, grâce à l'Exposition nationale, où notre peuple entier était convié à venir contempler les multiples produits de son activité, semblait s'annoncer comme une page glorieuse dans les annales du pays, a au contraire apporté la gêne et la désillusion qu'entraîne inévitablement un pareil conflit entre nations.

Nous aurons à discuter les graves conséquences financières qui en résultent pour notre entreprise, mais avant de le faire il nous sera permis de constater que l'exploitation des chemins de fer fédéraux s'est montrée, techniquement, à la hauteur des circonstances et que, faisant résolument face à la situation, notre administration a réussi, par une série de mesures appropriées, à parer au plus gros danger. Il est vrai que le coefficient d'exploitation est monté à 73,66 %, ce qui représente une augmentation de 6,72 %, C'est le chiffre le plus élevé qu'il ait jamais atteint, mais il ne dépasse que de 0,84 % celui de 1908. Envisagées d'une manière générale, les restrictions auxquelles il a été procédé par mesure d'économie n'ont en partie qu'un caractère temporaire et devront être abrogées en temps opportun, dans l'intérêt du trafic et d'une bonne marche de l'entreprise. En revanche, plus d'une de ces mesures constitue comme un retour sur soi-même, comme la constatation qu'il est possible d'administrer plus simplement sans nuire à l'entreprise en aucune façon, et qu'il est nécessaire de s'inspirer des enseignements de cette période de guerre pour continuer à les appliquer en temps normal. Grâce à la reprise du trafic, surtout sur la ligne du St. Gothard, les derniers mois de l'année ont notablement allégé la situation. Ce long ruban ferré, facteur si important de la prospérité de notre réseau, a peu à peu recouvré une place de tout premier rang, qui s'est encore affermie au cours de cette année. Malgré un fléchissement de fr. 5,570,000 sur le service des voyageurs, le premier trimestre de 1915 accuse un excédent de recettes de fr. 127,000 supérieur à celui de

la période correspondante de 1914, et cette plus-value est la conséquence d'une augmentation de fr. 2,238,000 des recettes-voyageurs et d'une diminution des dépenses de fr. 3,614,000.

Ce concours d'une amélioration des recettes et des économies pratiquées dans l'exploitation se fait clairement sentir, et il faudra continuellement s'efforcer de le maintenir pour sortir au plus tôt de la fâcheuse situation dans laquelle la clôture de compte de 1914 a mis l'entreprise.

Le <i>compte de profits et pertes</i> accuse en effet un solde passif de	fr. 9,196,087
en regard d'un solde actif de	» 8,039,164
	<hr/>
en 1913, ce qui fait une différence en moins de	fr. 17,235,251

Ce résultat s'explique par les chiffres suivants, que nous citons ici pour plus de clarté, sans vouloir répéter l'exposé détaillé qu'en fait la Direction générale dans son rapport :

Recettes d'exploitation :	
1914	fr. 183,538,680
1913	» 212,721,315
	<hr/>
Recettes en moins	fr. 29,182,635
Dépenses d'exploitation :	
1914	fr. 135,194,538
1913	» 142,405,716
	<hr/>
Dépenses en moins	fr. 7,211,178
D'où excédent des recettes :	
1913	fr. 70,315,599
1914	» 48,344,142
	<hr/>
Moins-value nette en 1914	fr. 21,971,457

Cette moins-value nette de l'excédent des recettes d'exploitation est le facteur qui caractérise le compte des chemins de fer fédéraux. Les chiffres qui suivent nous feront voir jusqu'à quel point elle est due à l'état de guerre.

	1913	1914
Recettes de janvier à juillet	fr. 118,161,818	fr. 119,498,187
Recettes d'août à décembre	» 65,376,862	» 93,223,128
Recettes en moins de janvier à juillet	fr. 1,336,369	
Recettes en moins d'août à décembre	» 27,846,266	

A cette différence participent :

le service des voyageurs pour . . .	fr. 12,455,393	soit 14,7 %
le service des marchandises pour . . .	» 16,165,810	» 13,6 %
les recettes diverses pour . . .	» 561,432	» 6,3 %

Au total, la diminution de recettes est de 13,7 % et la diminution de dépenses, de 5,06 %. Cette dernière n'intéresse naturellement que les mois d'août à décembre et se répartit comme suit sur les chapitres du compte d'exploitation :

Administration générale	fr. 91,846
Entretien et surveillance de la voie	» 1,738,275
Service de l'expédition et des trains	» 372,771
Service de la traction	» 3,763,061
Dépenses diverses	» 1,047,248

Il est compréhensible que c'est dans l'administration centrale qu'on a pu apporter le moins de changements; des mesures d'économie ont été prises, en revanche, en ce qui concerne l'entretien de la voie. Beaucoup de travaux ne sont d'ailleurs que différés. Il en est autrement des économies réalisées dans le domaine des services du mouvement et de la traction. Celles-ci sont définitives. Elles trouvent leur expression dans la réduction des parcours effectués par les locomotives :

1913	48,348,356 km.-loc.
1914	43,788,362 »
Réduction	4,559,994 km.-loc.

Cette réduction provient de l'état de guerre existant depuis le mois d'août, car les sept premiers mois de l'année accusent encore une augmentation en regard de 1913. Nous avons en effet :

pour janvier à juillet, en plus en 1914	1,244,224 km.-loc.
pour août à décembre, en moins en 1914	5,804,218 »
En moins, net	4,559,994 km.-loc.

Parmi les *dépenses diverses*, les frais de location de matériel roulant sont de fr. 966,000 plus faibles qu'en 1913, à cause du fléchissement du trafic international des marchandises pendant les premiers mois de la guerre.

Il est clair que les mesures d'économie ne pouvaient pas produire leurs effets en même temps que les causes de la

diminution des recettes, ni contre-balancer entièrement cette diminution. Cela explique l'*accroissement* déjà signalé du *coefficient d'exploitation*, qui est monté à 73,66 %. Le plus faible coefficient obtenu depuis que le dernier acte du rachat est celui de l'année 1911, où il a été de 64,26 %.

Compte de profits et pertes.

Ce compte présentait heureusement un *solde actif* de fr. 8,039,164 au début de l'exercice. Celui-ci bénéficie du fait que cette somme n'a pas été affectée, pour une bonne part, à une réserve fixe. Cela démontre combien l'on a raison, dans une aussi grande entreprise, de ne pas évaluer trop bas les fluctuations possibles du rendement lorsqu'on fixe les soldes qui doivent rester disponibles. C'est grâce à ce report de l'année précédente que, tout en opérant intégralement les amortissements prévus par la loi et les autres amortissements réguliers, on a réussi à empêcher que le solde passif dépasse la somme déjà bien assez élevée de fr. 9,196,087. Il est vrai que ce chiffre est encore de fr. 288,287 inférieur au solde passif de fr. 9,484,374 de l'année 1909. D'après le bilan, l'année de guerre 1914 nous laisse donc dans une meilleure situation que l'année de paix 1909, dont les mauvais résultats ont été équilibrés en deux ans.

Les divers postes du compte appellent les observations suivantes :

Intérêts des capitaux employés à des travaux neufs. Ces intérêts ne sont portés en compte que pour les travaux dont la valeur dépasse fr. 200,000. Ils sont calculés à 4 % et sont à la charge du *compte des travaux inachevés* ou, plus tard, du *compte de construction*. Ils sont, cette année, de fr. 506,000 plus élevés qu'en 1913 et dépassent de fr. 1,082,000 les prévisions du budget. Ils proviennent principalement du *tunnel de base du Hauenstein* et du *tunnel II du Simplon*. Par suite de l'accélération des travaux, le premier de ces ouvrages a nécessité en 1914 près de deux millions de plus qu'il n'était prévu. Au reste, il faut considérer que ce poste est tout particulièrement élevé quand les travaux de grand style prédominent fortement, comme c'est précisément le cas actuellement.

Les *valeurs et créances* ont produit fr. 1,100,000 de moins, à cause de l'affaiblissement de ce poste du bilan, dû lui-même à la diminution des recettes d'exploitation, qui servent avant

tout à couvrir les dépenses. Dès que ces recettes fléchissent, on est obligé de recourir aux autres ressources disponibles, et il va de soi qu'alors celles-ci produisent moins d'intérêts. Le bilan au 31 décembre 1913 comprenait pour fr. 35,900,000 de ces ressources productives, tandis qu'il n'en existait plus que pour fr. 15,420,000 à fin 1914.

Prélèvements sur les fonds spéciaux. Il a été prélevé sur le *fonds de renouvellement* fr. 2,674,257 de moins qu'en 1913. Cela provient du ralentissement des travaux de renouvellement, surtout de celui du matériel roulant. Ces prélèvements en moins, qui sont dus dans une certaine mesure à une tactique d'ajournement, ne sont point balancés, comme on pourrait être tenté de le croire, par une diminution des versements. Ceux-ci, au contraire, ont été opérés exactement comme le prescrit la loi, en sorte qu'une fois qu'il s'agira d'exécuter les travaux différés, on disposera des ressources nécessaires provenant du compte de 1914.

Le prélèvement sur le *fonds d'assurance contre l'incendie* est très faible, en sorte qu'en plus de l'allocation régulière, il est possible d'attribuer à ce fonds, qui atteint actuellement fr. 1,203,400, la majeure partie des intérêts.

Les recettes totales du compte de profits et pertes, qui ne sont pas des prélèvements sur les réserves, s'élèvent aux chiffres suivants :

Excédent d'exploitation	fr. 48,344,142
Valeurs, intérêts	» 3,830,089
Entreprises accessoires	» 61,505
Subvention d'exploitation	» 66,000
Autres recettes	» 159,600
	<hr/>
	fr. 52,461,336

Aux dépenses figurent les intérêts des <i>emprunts consolidés</i> , par	fr. 55,109,888
lesquels s'étaient élevés en 1913 à	» 52,916,294

La dépense en plus est donc de	<hr/> <u>fr. 2,193,594</u>
--	----------------------------

En revanche, la *dette flottante* a exigé fr. 1,115,752, en regard de fr. 2,056,519 en 1913, soit fr. 940,767 de moins. Tout compte fait, la dépense en plus pour intérêts est donc de fr. 1,252,827. Les transferts d'un poste à l'autre sont la consé-

quence de la consolidation d'une partie de la dette flottante, c'est-à-dire de l'échange des bons de caisse contre des obligations.

Tous les *amortissements* prescrits par la loi ont été opérés. Ils ont nécessité fr. 8,926,560, soit fr. 570,777 de plus qu'en 1913.

Les *installations disparues* pendant l'année ont été *amorties* pour la valeur totale pour laquelle elles figuraient dans les livres. Nous abordons ainsi le nouvel exercice sans aucun poste de ce genre. Il est clair que la somme affectée à cette opération varie beaucoup d'une année à l'autre, car elle dépend dans une large mesure de l'intensité des renouvellements.

L'*amortissement des frais d'emprunts* s'étend, cette année, au paiement des annuités prévues et à l'amortissement des frais de renouvellement de feuilles de coupons. On comprendra que les circonstances n'aient pas permis d'éliminer entièrement, ni même partiellement, les fr. 2,719,702 de pertes de cours subies lors de l'émission de l'emprunt de 60 millions. Il s'ensuit que le poste des dépenses à amortir, dans le bilan, s'est accru d'égal montant. En présence de cette situation, il est d'autant plus heureux que le rendement favorable d'exercices précédents ait été employé à amortir largement ce poste du bilan.

Le *fonds des rentes-accidents* nouvellement créé a fortement grevé le compte annuel. Il a fallu y affecter une somme de fr. 545,669 pour couvrir les nouvelles obligations qu'a dû assumer l'entreprise. L'accident de Reazzino a fortement contribué à accroître ces obligations.

Bien que peu considérable, le *déficit du chemin de fer Wald-Rüti* est aussi un signe des temps. Porté au budget pour fr. 5000, il a atteint fr. 20,330, alors qu'il n'était que de fr. 426.73 en 1913.

Le nouveau *versement* de fr. 1,500,000 à la *caisse de pensions et de secours* est conforme à une décision du Conseil d'administration. On pouvait d'autant moins s'en dispenser que par suite d'une forte surinvalidité la caisse est de nouveau à la veille de voir fortement augmenter sa réserve mathématique nécessaire.

Les *dépenses* que nous avons eu à supporter pour *paiements à des tiers*, en dehors donc des versements aux réserves, atteignent :

pour fermages	fr. 45,000
» intérêts d'emprunts	» 55,131,154
» » en comptes courants	» 1,115,752
» dépenses diverses	» 77,183
	<hr/>
soit ensemble	fr. 56,369,089

Compte de capital.

L'accroissement de ce compte depuis l'année dernière est dû à l'émission de l'emprunt de fr. 60,000,000 et de bons de dépôt pour fr. 12,086,000.

Bilan.

L'ensemble des installations atteignait, à fin décembre, les montants ci-après :

Compte de construction	fr. 1,487,068,820
Constructions inachevées	» 93,449,934
Entreprise de navigation à vapeur	» 2,057,241
	<hr/>
Total	fr. 1,582,575,995

Nous devons toutefois faire observer que le montant porté en compte pour l'*entreprise de navigation à vapeur* ne comprend pas, comme le compte de construction, la totalité des sommes dépensées, mais qu'il accuse avec ce total, par suite des amortissements opérés annuellement sur le compte d'exploitation, une différence qui, à fin 1914, était de fr. 1,119,211.

Le *compte de construction* a augmenté de fr. 46,064,737, par suite de l'achèvement de divers travaux. Ce montant se répartit entre

les installations fixes pour	fr. 37,579,353
le mobilier pour	» 537,691
et le matériel roulant pour	» 7,947,693

Il a été effectivement dépensé pendant l'année fr. 45,634,153 pour les constructions et le matériel roulant; le budget prévoyait fr. 58,819,740. La différence de fr. 13,185,587 est surtout la conséquence de l'interruption, ordonnée au moment où éclata la guerre, des travaux qui n'étaient pas absolument urgents, ainsi que de la réserve observée dans la *mise au rebut* de matériel roulant. La différence en moins vis-à-vis du budget se répartit comme suit:

Construction de nouvelles lignes	fr.	417,097
Chemin de fer et installations fixes	»	9,789,880
Matériel roulant	»	2,636,202
Mobilier et ustensiles	»	331,119
Entreprises accessoires	»	11,289
		<hr/>
Total	fr.	13,185,587

Pour les trois grands ouvrages en construction, qui sont le *tunnel de base du Hauenstein*, le *tunnel II du Simplon* et la *ligne du lac de Brienz*, la différence entre les dépenses effectives et les prévisions est la suivante :

Tunnel de base du Hauenstein	+ fr.	1,926,222
Ligne du lac de Brienz	+ »	39,648
Tunnel II du Simplon	— »	456,746

Les *dépenses à amortir* sont montées à fr. 18,249,345. Nous en avons déjà parlé. Ce poste ne contient plus que des pertes de cours et des frais d'emprunts. Il n'y est plus rien porté pour des installations disparues.

Les *valeurs et créances*, qui figuraient au bilan à fin 1913 pour fr. 160,399,196, sont tombées à fr. 141,931,790. La diminution affecte la caisse, le portefeuille de change et les créances en banque pour fr. 14,008,254, et les titres pour fr. 6,379,522; en revanche, les approvisionnements de matériaux sont en augmentation de fr. 2,059,012, ce qui est très heureux dans les circonstances actuelles. Il est vrai que cet accroissement *ne porte pas* sur les *approvisionnements de charbons*, qui ont au contraire fortement diminué et qui, à *fin mars 1915*, par exemple, suffisaient encore pour *six mois*, alors qu'ils atteignent en temps ordinaire au moins de quoi suffire pour *huit mois*.

Au *passif* figurent

les <i>emprunts consolidés</i> pour	fr.	1,559,750,356
et les <i>dettes courantes</i> pour	»	34,828,871

Total des dettes envers des tiers fr. 1,594,579,227

Le *compte d'amortissement* monte à fr. 75,178,080. Depuis le début du rachat, l'amortissement légal a atteint fr. 75,002,098 sur un capital à amortir de fr. 1,344,436,096. A cette somme viennent encore s'ajouter les amortissements pour la ligne Genève-La Plaine, soit fr. 175,982, et les versements effectués pour amortir le déficit de la caisse de pensions et de secours, soit fr. 8,675,000. Le reste, soit fr. 33,513,295, constitue

des écritures à considérer comme de purs postes de pertes et représente des installations disparues et des frais d'emprunts.

Le nombre des *obligations des chemins de fer fédéraux* introduites dans le *portefeuille des divers fonds* s'étant accru ces derniers temps, il est intéressant de rechercher dans quelle proportion les diverses catégories de titres participent à la constitution de ces réserves. A ce propos, il y a lieu de relever que la seule façon correcte de procéder, dans les circonstances actuelles, est de prélever les fonds nécessaires aux dépenses sur les recettes de tout genre, y compris les allocations aux divers fonds, plutôt que de se les procurer par voie d'emprunt à des conditions onéreuses. Il est d'ailleurs préférable, de toute façon, que les chemins de fer fédéraux ne recourent pas constamment au marché de l'argent, mais s'appuient en première ligne sur eux-mêmes quand ils ont besoin de capitaux. En revanche il est intéressant, comme nous venons de le dire, de voir comment se *composent* les portefeuilles.

<i>L'inventaire</i> du portefeuille comprend :	Fr.
Bons de dépôt des C.F.F.	86,200,000. —
Obligations de chemins de fer actuellement nationalisés	66,566,850. —
Total des titres des C.F.F.	152,766,850. —
Obligations d'autres chemins de fer	5,505,097. 90
Fonds d'Etats	4,892,948. 10
Obligations de villes	1,825,376. 25
Obligations de banques	14,687,413. —
Obligations diverses	1,335,714. 70
Titres hypothécaires	30,232,123. 43
Actions de chemins de fer et autres	949,497. —
Total de l'inventaire	212,195,020. 38

Ces titres se répartissent comme suit entre les divers comptes et fonds :

	C. F. F. Fr.	Autres Fr.
Portefeuille de fonds publics . . .	709,750	2,401,034. 65
Fonds de renouvellement . . .	65,820,100	7,291,648. 70
Caisse de pensions et de secours . . .	76,038,000	36,847,940. 28
Caisse de secours G. B.	10,000,000	11,036,191. 75
Fonds de secours et de pensions J. N.	199,000	792,975. —
Caisse des malades et de secours . . .	—	888,470. —
Fonds pour secours extraordinaires de l'ancien Central suisse	—	31,110. —
Fonds destiné à récompenser les actes éminents du personnel G. B.	—	138,800. —
	<hr/>	<hr/>
Total	152,766,850	59,428,170. 38

Aux titres mentionnés ci-dessus des chemins de fer fédéraux viennent encore s'ajouter les *créances en compte courant* de différents fonds, savoir :

Fonds de renouvellement	fr.	5,263,877. 47
Caisses de secours	»	973,849. 06
	<hr/>	<hr/>
Total	fr.	6,237,726. 53
Montant ci-dessus	»	152,766. 850. —
	<hr/>	<hr/>
Ensemble	fr.	159,004,576. 53

Ces créances comprises, l'actif de ces fonds représente fr. 218,432,746. 91. Il comprend pour 73,6 % de titres C. F. F. et pour 26,4 % d'autres obligations et actions. Il s'en faut donc de peu que les chemins de fer fédéraux ne soient le principal débiteur des fonds en question. Actuellement, un quart seulement des titres que possèdent ces derniers sont étrangers à l'entreprise.

Nous constatons que le bilan répond aux exigences de la loi.

Nous avons derrière nous une année fertile en événements, et nous pouvons encore nous attendre à avoir de rudes épreuves à supporter. Nous devons agir avec prudence et réserve dans la mesure où le permettent le maintien du réseau en bon état et la sécurité du service. Mais nous pouvons en ce moment constater que comme entreprise de transport d'un pays de transit international les chemins de fer fédéraux ont de grandes chances d'attirer en toutes circons-

tances, si anormales soient-elles, une bonne partie du trafic mondial sur leurs lignes. Quand bien même il n'est pas en notre pouvoir d'assigner à ce trafic les routes qu'il doit suivre, la situation qui se déroule peu à peu nous permet d'espérer que des circonstances durables nous aideront, conjointement avec une saine économie, à maintenir en équilibre les finances de l'entreprise.

Vu le résultat de notre examen des comptes et du bilan, nous avons l'honneur de vous

proposer,

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

1^o Le compte de 1914 et le bilan au 31 décembre 1914 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2^o Le compte de profits et pertes de 1914 bouclant par un solde passif de fr. 9,196,086.81 est approuvé. Ce solde est reporté à compte nouveau.

3^o La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1914 est approuvée.

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

Berne, le 10 mai 1915.

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

Le président,
Casimir von Arx.

Le secrétaire,
Oetiker.