

FEUILLE FÉDÉRALE SUISSE

ET RECUEIL DES LOIS SUISSES

70^e année. Berne, le 22 mai 1918. Volume III.

Paraît une fois par semaine. Prix: 12 francs par an; 6 francs pour six mois plus la finance d'abonnement ou de remboursement par la poste.
Insertions: 15 centimes la ligne ou son espace; doivent être adressées franco à l'imprimerie K.-J. Wyss, à Berne.

878

Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

l'approbation de la gestion et des comptes des
chemins de fer fédéraux pour 1917.

(Du 17 mai 1918.)

Nous avons l'honneur de vous soumettre pour examen et approbation le rapport de gestion et les comptes des chemins de fer fédéraux pour 1917.

Généralités.

Le projet de la direction générale et le rapport du conseil d'administration s'étendent suffisamment sur les constructions, l'exploitation et l'entretien du réseau pour nous dispenser d'entrer dans des détails sur ces différents points.

Le rapport confirme les prévisions générales relatives à la situation de la plus grande de nos entreprises nationales qui a toujours plus à souffrir des suites de la guerre mondiale. Les difficultés de tous genres ne permettent plus aux chemins de fer fédéraux de se développer. Il en résulte un état de contrainte qui nécessite des mesures tout-à-fait ex-

ceptionnelles. Le charbon, l'agent le plus important de l'exploitation, n'est plus introduit qu'en quantités minimales. La conséquence en est une réduction toujours plus considérable des trains. Les dépenses pour le personnel et les articles de consommation, qui s'accroissent de façon démesurée, permettent de moins en moins d'équilibrer les comptes. On a cherché à augmenter les recettes par des relèvements des taxes et des suppléments. Mais l'effet de ces mesures s'est montré insuffisant jusqu'ici. Le personnel de certains services ne peut plus être occupé de façon profitable et une partie importante des voitures de voyageurs reste inutilisée dans les stations. La pénurie du charbon force à s'adresser davantage à l'énergie électrique pour l'exploitation. Mais on rencontre ici de nouveaux obstacles, le métal nécessaire ne pouvant être que difficilement obtenu et le prix élevé de la construction ne laissant guère espérer que ce mode d'exploitation soit rentable.

Toutes ces difficultés s'accroissent d'heure en heure. « L'avenir est couvert de sombres nuages » dit avec raison le rapport du conseil d'administration. Le peuple, le gouvernement, l'administration et le personnel des chemins de fer fédéraux doivent considérer la situation avec tout le sérieux qu'elle mérite et rechercher sans cesse les voies et moyens propres à atténuer la crise et à diminuer les dommages.

Construction, exploitation et entretien de la voie.

Les sommes dépensées pour les constructions, soit pour la *voie* et les *installations fixes*, sont comparées dans le tableau ci-après avec les prévisions budgétaires et les dépenses faites en 1916.

Voie de fer et installation fixes.
Tableau comparatif entre les dépenses de construction
en 1917 et le budget pour 1917.

| | Budget de 1917 | Dépenses en 1917 | Dépenses en plus ou en moins |
|---|-------------------|---------------------|---------------------------------|
| | Fr. | Fr. | Fr. |
| Ligne le raccordement de Genève | 200.000 | 113.101 | — 86.899 |
| | <i>170.000</i> | <i>33.237</i> | <i>— 136.763</i> |
| II ^e Tunnel du Simplon . | 4.500.000 | 2.304.828 | — 2.195.172 |
| | <i>4.500.000</i> | <i>4.091.151</i> | <i>— 408.849</i> |
| Chemin de fer du lac de Brienz | 175.000 | 224.494 | + 49.494 |
| | <i>1.300.000</i> | <i>1.449.907</i> | <i>+ 149.909</i> |
| Chemin de fer du Surbtal Introduction de la traction électrique | — | 7.615 | + 7.615 |
| | 8.707.140 | 5.094.495 | — 3.612.645 |
| | <i>3.067.140</i> | <i>1.191.020</i> | <i>— 1.876.120</i> |
| Direction générale : | | | |
| Ligne de base du Hauenstein | — | 589 | — 589 |
| | <i>2.000.000</i> | <i>876.940</i> | <i>— 1.123.060</i> |
| 1 ^{er} arrondissement | 1.796.000 | 1.347.428 | — 448.572 |
| | <i>1.929.000</i> | <i>930.792</i> | <i>— 998.208</i> |
| 2 ^e » | 2.817.000 | 2.277.100 | — 539.900 |
| | <i>2.453.500</i> | <i>3.239.701</i> | <i>+ 736.201</i> |
| 3 ^e » | 6.384.400 | 3.006.605 | — 3.327.795 |
| | <i>1.268.000</i> | <i>1.298.118</i> | <i>+ 30.118</i> |
| 4 ^e » | 1.162.000 | 722.846 | — 439.154 |
| | <i>981.000</i> | <i>723.693</i> | <i>+ 242.193</i> |
| 5 ^e » | 2.171.500 | 1.346.940 | — 824.560 |
| | <i>946.000</i> | <i>1.278.138</i> | <i>+ 332.138</i> |
| Total | 27.863.040 | 16.444.863 | —11.418.177 |
| | <i>18.114.640</i> | <i>15.112.697</i> | <i>— 3.001.943</i> |

NB. Les chiffres en caractères italiques indiquent les prévisions budgétaires et les dépenses de construction en 1916.

Il ressort de ce tableau que les dépenses de construction sont restées de 11.418.177 francs en dessous des prévisions.

Le compte des « Objets inachevés » a été ramené de 60.361.050 francs à 57.577.220 francs, soit diminué de 2.783.830 francs.

On a dépensé pour achat de *matériel roulant* fr. 3.302.830, 44; le budget prévoyait 9.424.000 francs; pour le *mobilier et les appareils*, la prévision était de 264.900 francs et la dépense a été de fr. 137.709, 21. -

Les *dépenses totales de construction* pour 1917, y compris celles pour les entreprises accessoires (navigation à vapeur sur le lac de Constance), se sont élevées à fr. 20.091.162, 10 (budget de construction pour 1917 : 37.894.540 francs). Une somme de fr. 4.326.770, 23 étant imputable sur le compte d'exploitation, les dépenses nettes de construction se montent donc à fr. 15.764.391, 87 (fr. 18.296.654, 09 en 1916).

En 1917 il a été *réfectionné* 15,3 km. de voie avec du matériel nouveau type des C. F. F. pour lignes principales et 5,3 km. avec du matériel nouveau type des C. F. F. pour lignes secondaires; on a remplacé 140 aiguilles par d'autres du nouveau type. Le budget de 1917 prévoyait la réfection de 113 km. de voie et le remplacement de 195 aiguilles. La principale économie dans les dépenses d'entretien provient donc de réductions dans le renouvellement de la voie de fer.

Résultat financier.

Le résultat de l'exploitation fut naturellement insuffisant. Tandis qu'en 1913, la dernière année de paix, le compte bouclait encore par un modeste bénéfice net de 1.613.357 francs, les exercices suivants ont tous présenté des déficits, soit :

| | |
|------|----------------|
| 1914 | fr. 17.235.251 |
| 1915 | » 16.630.120 |
| 1916 | » 18.706.827 |
| 1917 | » 29.238.394 |

Le déficit total à fin 1917 s'élève à 73.771.427 francs.

L'accroissement important du déficit en 1917 provient des conditions toujours plus mauvaises. Il est vrai que depuis 1913 les comptes contiennent constamment les amortissements légaux du capital d'établissement, des pertes et du déficit de la caisse de secours. Ces amortissements atteignent 48.606.470 francs pour les 4 dernières années, selon la récapitulation de

la page 101 du rapport de gestion. Après déduction de cette somme destinée à épurer le bilan et à amortir la dette, il reste un déficit net d'à peu près 25 millions de francs. Il y eut donc une insuffisance de ce même montant de 25 millions pour couvrir les dépenses d'exploitation et payer les intérêts du capital, ainsi que pour remédier à l'usure de la voie et du matériel roulant.

Compte d'exploitation.

Les recettes se sont élevées à 201.441.792 francs; elles ont donc augmenté de 8.844.231 francs. Sur ce chiffre, 6.660.244 francs doivent être attribués au trafic-voyageurs et 1.661.298 francs aux recettes diverses (location de matériel roulant, etc.). Les trafics des voyageurs et des bagages accusent ensemble un accroissement peu sensible. Pour le trafic-voyageurs l'augmentation des recettes provient de la suppression de diverses faveurs et de l'introduction des suppléments de taxes. La surtaxe de train direct donna, du 22 octobre au 31 décembre 1917, environ 430.000 francs de recettes. Dans le service des marchandises il y eut une diminution des importations.

La comparaison des recettes entre quatre années différentes donne le tableau suivant :

| | 1917 | 1916 | 1915 | 1913 |
|-----------------------------|-------------------------|--------------|--------------|--------------|
| | (en millions de francs) | | | |
| Voyageurs | 69,7 | 63,0 | 56,1 | 84,5 |
| Bagages | 6,8 | 5,1 | 4,9 | 8,5 |
| Animaux | 3,7 | 3,5 | 3,3 | 2,9 |
| Marchandises | 106,3 | 108,0 | 101,2 | 105,7 |
| Colis postaux | 1,8 | 1,4 | 1,7 | 2,2 |
| Recettes diverses | 13,1 | 11,5 | 9,2 | 8,9 |
| Total | 201,4 | 192,0 | 176,3 | 212,7 |

soit par kilomètre fr. 71,055 68,176 62,909 76,491

Les dépenses d'exploitation proprement dites non comprises les sommes à verser aux fonds spéciaux, ont accusé les chiffres suivants, dans les mêmes années, pour les rubriques principales.

| | 1917 | 1916 | 1915 | 1913 |
|---|-------------------------|--------------|--------------|--------------|
| | (en millions de francs) | | | |
| Administration générale | 3,9 | 3,9 | 3,7 | 4,2 |
| Entretien et surveillance de la voie | 16,1 | 15,3 | 14,3 | 16,3 |
| Service des gares et conduite des trains | 48,1 | 47,1 | 44,2 | 47,0 |
| Service de la traction et des ateliers | 56,7 | 50,9 | 46,4 | 52,3 |
| Dépenses diverses | 28,5 | 16,5 | 10,9 | 12,8 |
| Total | 153,3 | 134,4 | 120,0 | 133,1 |
| soit par kilomètre fr. | 54,085 | 47,561 | 42,323 | 48,016 |
| Coefficient d'exploitation % | 76,1 | 69,3 | 68,1 | 62,6 |

Les mêmes rapports obtenus par l'administration sur la base des *dépenses brutes* (y comprises les sommes à verser au fonds de renouvellement, etc.), donnent les chiffres suivants :

| | | | | |
|---|------|------|------|------|
| % | 78,0 | 73,7 | 71,2 | 66,9 |
|---|------|------|------|------|

Les dépenses pour le service de la traction et des ateliers sont, en chiffre rond, de 6 millions plus élevées que l'année précédente. La raison en est la hausse considérable du prix du charbon. La tonne revint en moyenne à 54 francs, tandis que pour 1916 elle était de 32 francs et pour 1913 de 27 francs.

L'augmentation extraordinaire de 12 millions de francs pour les dépenses diverses provient surtout des allocations de renchérissement accordées au personnel; elles se montèrent en réalité à 15,4 millions; mais en face de ce surcroît de prestations se trouve une diminution de dépenses de 1,3 million de francs pour fermages et loyers et de 1,6 million pour contributions aux caisses de secours.

Les arrivages insuffisants de charbon exigèrent une nouvelle réduction des parcours des kilomètres-locomotives dans le service des lignes et celui des manœuvres.

| | | | | | |
|---------------------------|------|------|-------|------|--------|
| | 1917 | 1916 | 1915 | 1914 | 1913 |
| En millions de kilomètres | 30,4 | 38,3 | 38,4 | 43,8 | 48,2 |
| En millions de kilomètres | 30,4 | 38,3 | 38,4 | 43,8 | 48,2 |
| Diminution% | 20,5 | 0,26 | 12,33 | 9,13 | + 2,99 |

Depuis 1913 la réduction des parcours de locomotives s'élève à 37 %.

L'effectif du personnel diminua de 4,26 % de 1914 à 1915, soit pendant les premières réductions. Depuis lors les diminutions ne sont plus importantes. L'effectif était le suivant :

| | 1917 | 1916 | 1915 | 1914 | 1913 |
|--------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Fonctionnaires et employés | 25,548 | 24,853 | 25,316 | 26,064 | 25,771 |
| Ouvriers à la journée | 9,245 | 10,417 | 10,508 | 11,352 | 11,012 |
| | 34,791 | 35,300 | 35,824 | 37,416 | 37,683 |
| Diminution % | 1,44 | 1,47 | 4,26 | 0,70 | + 6,08 |

Si l'on s'en tient aux dépenses d'exploitation proprement dites, sans envisager celles nécessitées par le fonds de renouvellement, l'excédent de l'exploitation s'élève à 48.120.723 francs, soit 10,1 millions de moins (21 %) qu'en 1916.

Compte de profits et pertes.

Le compte comprend les rubriques habituelles des recettes et des dépenses. Nous avons déjà dit que le déficit de 29,2 millions de francs dépasse de beaucoup tous ceux antérieurs. Deux facteurs contribuent surtout à ce mauvais résultat : une diminution de 10,1 millions dans l'excédent des recettes du compte d'exploitation et une augmentation de 1,6 million pour le service des intérêts de la dette. D'autre part la diminution de 0,9 million dans le versement au fonds de renouvellement correspond à la réduction des trains.

Fonds spéciaux.

Le plus important de ces fonds est celui de *renouvellement*.

| | |
|---|---------------|
| En 1917 il y fut versé | fr. 8.128.766 |
| et les prélèvements s'élevèrent à | » 5.183.620 |

Situation à la fin de l'année fr. 86.151.928

Les versements annuels au fonds ont été effectués, au sens de la loi sur la comptabilité, afin de compenser l'usure et la moins-value. Le montant annuel des versements a dépassé jusqu'ici les prélèvements. La raison en est que depuis le rachat, l'accroissement des sections à double voie et des voies des stations, ainsi que des véhicules, est très considérable et qu'il n'est pas encore question de renouveler ces éléments de la ligne. L'état prospère du fonds est, du reste, tout à l'avantage de l'administration, car il faudra

payer à l'avenir des prix bien plus élevés que jusqu'ici pour le matériel de renouvellement.

On s'est déjà demandé à plusieurs reprises s'il était indiqué de placer le montant de ce fonds en valeurs. Cette question sera définitivement résolue lors de la modification du règlement concernant la loi de rachat. Pour l'instant, on a pu constater que les titres-obligations se trouvant dans le portefeuille du fonds ne peuvent pas facilement être négociés en temps de crise et qu'il est nécessaire de se procurer des fonds d'une autre façon pour effectuer les renouvellements.

Besoins de trésorerie

En établissant le budget pour 1917, on a prévu des besoins de trésorerie pour 41 millions de francs. En réalité, on a eu à se procurer :

| | |
|--|-----------------------|
| par la remise à la Banque nationale de bons du trésor à 4½ % | fr. 30.000.000 |
| par l'émission de bons de caisse de 3 ans à 4½ % | » 10.677.000 |
| par l'émission de bons de dépôt à 4½ % en faveur de la caisse de secours | » 9.780.000 |
| Total | fr. 50.457.000 |

Le surplus d'emploi provient du résultat défavorable du compte d'exploitation et de plus de 12 millions de versements à la centrale des charbons. Si les dépenses de construction et les remboursements des titres et coupons échus s'étaient élevées au montant prévu, il aurait fallu se procurer encore beaucoup plus de capitaux. Comme les besoins de trésorerie continueront à se faire sentir dans la même mesure et qu'il paraît nécessaire de consolider la dette à courte échéance de 60 millions, il ne sera pas possible d'éviter de nouveaux emprunts à terme.

Bilan.

Nous avons déjà expliqué en partie, dans ce qui précède, les modifications qu'a subies le bilan.

Le *compte d'établissement* (objets inachevés y compris), s'est accru de 15.854.597 francs. L'augmentation est bien inférieure aux précédentes. Le montant total des frais effectués pour l'acquisition et la construction des lignes atteignait 1639 millions de francs à la fin de 1917. Ce montant s'élevait à 945 millions en 1904 après le rachat des 4 premières lignes prin-

cipales et à 1302 millions en 1910 après l'incorporation du Gothard. Depuis lors le capital s'est donc augmenté de 337 millions. Cette différence permet de constater la rapidité et l'importance de la construction sur les chemins de fer fédéraux.

Les dépenses à amortir, consistant en frais de finances pour les emprunts antérieurs, se montent encore à 17 millions environ. Elles représentent, avec le solde passif du compte de profits et pertes du montant de 73,7 millions, le déficit total qui devra être couvert par les excédents futurs des recettes. Aussi longtemps que la période déficitaire durera, les amortissements de ces dépenses n'auront aucun effet; ils ne feront que grossir le déficit du compte de profits et pertes.

Caisses de pensions, de secours et de maladie.

La caisse de pensions et de secours comptait à la fin de 1907 : 23.432 membres payants, 3441 invalides, 2733 veuves, 1256 orphelins et 151 groupes d'orphelins.

Le mouvement parmi les membres et les invalides a été le suivant ces dernières années :

| | 1917 | 1916 | 1915 | 1914 | 1913 |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|
| Entrées | 1101 | 709 | 2792 | 665 | 1163 |
| Sorties | 152 | 118 | 141 | 136 | 129 |
| Devenus invalides | 248 | 302 | 491 | 290 | 317 |
| Membres actifs décédés | 110 | 125 | 129 | 134 | 138 |
| Invalides décédés | 190 | 168 | 162 | 132 | 122 |

En 1915 les caisses du Gothard et du Jura Neuchâtelais furent réunies à celle de pensions et de secours des C. F. F.

Le compte de profits et pertes bouche cette fois ci par un excédent de recettes de 492.300 francs, provenant surtout de l'augmentation des recettes d'intérêts et de la diminution de l'invalidité par rapport aux années précédentes. Jusqu'ici, on ne constatait que des déficits; ceux-ci furent, en 1916, de 2.167.100, en 1915 de 8.507.200, en 1914 de 1.200.460 et en 1913 de 834.660 francs.

Le bilan montre que le montant total de l'actif est de 205 millions de francs. Dans ce chiffre est compris le déficit de 40,4 millions.

Les bases techniques de l'assurance ont fait l'objet d'une revision qui s'appuyait sur les propres expériences de l'administration; elles ont été soumises ensuite à l'expertise d'une commission qui pourra présenter prochainement ses propositions à l'autorité de surveillance.

Le *caisse de secours des ouvriers* comptait à la fin de l'année 8460 participants à l'assurance-maladie et 7057 à l'assurance-invalidité et décès. Il y a 844 invalides pensionnés retirant 560.000 francs d'indemnités. La *caisse-maladie* possède une réserve de 111.000 francs et l'assurance-invalidité et décès de 1.019.100 francs.

Proposition.

Le conseil d'administration a vérifié les projets et le département des chemins de fer a soumis le rapport et les comptes à l'examen habituel, tant sous le rapport du fond que de la forme. Le contrôle des principales modifications apportées au compte de construction se fait encore en ce moment. Nous fondant sur les résultats de notre examen, nous vous proposons d'approuver le projet d'arrêté ci-après qui est conforme aux propositions du conseil d'administration et saisissons l'occasion, monsieur le président et messieurs, pour vous renouveler les assurances de notre haute considération.

Berne, le 17 mai 1918.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le président de la Confédération,

CALONDER.

Le chancelier de la Confédération,

SCHATZMANN.

(Projet.)

Arrêté fédéral

portant

approbation du rapport de gestion et des comptes
des chemins de fer fédéraux pour 1917.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu le rapport de la direction générale des chemins de fer fédéraux sur la gestion et les comptes de l'année 1917, du 4 avril 1918, avec ses annexes;

Vu le rapport et la proposition du conseil d'administration des chemins de fer fédéraux, du 2 mai 1918;

Vu le message du Conseil fédéral du 17 mai 1918,

arrête :

1° Les comptes de l'année 1917 et le bilan au 31 décembre 1917 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2° Le compte de profits et pertes de 1917 bouclant par un solde passif de fr. 73.771.427,54 est approuvé. Ce solde est reporté à compte nouveau, étant entendu qu'une décision sera prise plus tard pour sa couverture.

3° La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1917 est approuvée.

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation de la gestion et des comptes des chemins de fer fédéraux pour 1917. (Du 17 mai 1918.)

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1918 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 3 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 21 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | 878 |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 22.05.1918 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 1-11 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 081 648 |

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.