

**FEUILLE FÉDÉRALE**77<sup>e</sup> année.

Berne, le 4 novembre 1925.

Volume III.

Paraît une fois par semaine. Prix: 20 francs par an; 10 francs pour six mois plus la finance d'abonnement ou de remboursement par la poste.

Insertions: 50 centimes la ligne ou son espace; doivent être adressées franco à l'imprimerie K.-J. Wyss Erben, à Berne.

**2012****Message**

du

**Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le budget des chemins de fer fédéraux pour 1926.**

(Du 30 octobre 1925.)

Le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux nous a présenté, avec son rapport du 8 octobre 1925, pour être soumis à votre approbation :

1. le budget de construction pour 1926, se montant à fr. 93 791 360;
2. le budget d'exploitation pour 1926, se montant, en recettes, à fr. 389 000 360 et, en dépenses, à fr. 269 005 300;
3. le budget du compte de profits et pertes pour 1926, se montant, en recettes, à fr. 138 500 000 et, en dépenses, à fr. 145 717 000;
4. le budget des besoins de trésorerie en 1926, de fr. 94 000 000;
5. la proposition d'autoriser le Conseil fédéral à se procurer par voie d'emprunt, après avoir pris l'avis du conseil d'administration des chemins de fer fédéraux, ou sur la proposition de celui-ci, les capitaux nécessaires à la couverture des besoins de trésorerie en 1926.

Nous avons l'honneur de vous soumettre les propositions dudit conseil d'administration avec notre rapport et nos conclusions.

**I. Généralités.**

Lors de l'établissement du budget de 1925, on avait pu tabler sur le fait réjouissant que les recettes d'exploitation avaient augmenté, en 1923, par rapport au budget, de 15,5 millions et promettaient un accroissement plus considérable encore en 1924. Or, d'après les résultats mensuels connus jusqu'ici, il n'est pas permis d'escompter pour l'année courante la continuation d'un tel développement. Les recettes provenant du trafic-voyageurs accusent, il est vrai, avec une augmentation d'environ 4,5 %, un accroissement normal. Par contre, le rendement du trafic-marchandises jusqu'à fin août a diminué

de 20,5 millions, soit de 13 % en nombre rond. La cause en doit être attribuée principalement à une forte décroissance du trafic de transit, d'une part entre le nord et le sud, par suite de la diminution des transports de charbons de réparation, et d'autre part entre l'est et l'ouest, par suite du retour sur les routes allemandes de transports acheminés temporairement par la Suisse ensuite des événements politiques. Cette circonstance obligea à évaluer les recettes probables de l'année 1926 à un chiffre inférieur à celui figurant au budget de l'année courante.

Ont en outre contribué à une tension plus forte du nouveau budget l'accroissement des intérêts annuels, en l'espèce de 4 à 5 millions de francs, ensuite de l'augmentation des frais de premier établissement, ainsi que l'effet produit par la renonciation aux suppléments de distance sur les tronçons de montagne dans le trafic-marchandises de la ligne du Gothard et sur quelques autres lignes.

Bien que l'on ait cherché à mesurer, dans tous les chapitres, les dépenses d'après le principe d'une stricte économie et que l'on se propose d'observer dans la construction, l'exploitation et l'entretien la plus grande réserve, l'équilibre approximatif du budget ne se trouve atteint qu'en faisant abstraction de l'amortissement du déficit de guerre tel qu'il est prévu au montant de 7 millions de francs. Il résulte malheureusement de ce fait que l'on ne pourra pas continuer à réduire dans un avenir rapproché les taxes dans le trafic-marchandises.

## II. Budget de construction.

D'après le budget, les dépenses de construction s'élèveront, en 1926, à . . . . . fr. 116 854 900  
Il y a lieu de déduire de cette somme un montant de  
représentant la 3<sup>e</sup> annuité de la subvention fédérale  
de fr. 60 000 000, destinée à accélérer l'électrification. » 10 000 000.

Il reste ainsi à la charge des C. F. F. . . . . fr. 106 854 900

Le chiffre correspondant du budget de 1925 s'élève à . . . . . » 106 177 640

Le compte de 1924 accuse . . . . . » 86 305 225

Le montant des dépenses de construction figurant au budget de 1926 est, comme celui de l'année précédente, élevé et n'a pu, malgré toute réserve, être fixé à un chiffre inférieur. En effet, le commencement ou la continuation de travaux neufs et de parachèvement dans des gares, des stations et sur des tronçons de ligne, ainsi que l'électrification, suivant le programme, de nouvelles lignes, y compris la construction connexe de l'usine électrique de Vernayaz, l'installation

de sous-stations et de lignes de transport, l'adaptation du profil d'espace libre, la modification des installations à faible courant et l'acquisition de locomotives électriques et d'automotrices, rendent ces dépenses nécessaires. Pour quelques travaux neufs prévus dans le budget, les propositions usuelles n'ont pas encore été faites au Conseil d'administration.

L'exploitation électrique s'étendra, à fin 1926, à 1012 kilomètres de lignes et comprendra ainsi une grande partie des lignes principales des C. F. F.

### Aperçu général des dépenses de construction en 1926.

Les montants ci-dessous indiqués comprennent les dépenses qui incombent soit au compte de construction, soit au compte d'exploitation. A titre de comparaison, on trouvera également mentionnées les dépenses se rapportant aux exercices 1924 et 1925.

|   | Compte de<br>1924<br>Fr. | Budget de<br>1925<br>Fr. | Budget de<br>1926<br>Fr. |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <b>A. Construction de nouvelles lignes.</b>                                 |                          |                          |                          |
| Ligne de raccordement à Genève . . . . .                                    | 409 082                  | 200 000                  | 260 000                  |
| Ligne de la Surb . . . . .  | —                        | 100 000                  | 400 000                  |
| <b>B. Parachèvement de lignes en exploitation.</b>                          |                          |                          |                          |
| 1. Electrification (Direction générale et arrondissements) . . . . .        | 34 426 106               | 41 433 140*)             | 38 986 000*)             |
| 2. Autres travaux (frais généraux, voies et installations fixes) :          |                          |                          |                          |
| Direction générale . . . . .  | —                        | —                        | —                        |
| 1 <sup>er</sup> arrondissement . . . . .                                    | 5 254 725                | 9 038 600                | 9 908 000                |
| 2 <sup>e</sup> » . . . . .  | 6 954 878                | 9 785 000                | 8 845 400                |
| 3 <sup>e</sup> » . . . . .  | 9 179 427                | 12 891 000               | 12 522 500               |
| Total 2. Autres travaux . . . . .   | 21 389 030               | 31 714 600               | 31 275 900               |
| 3. Matériel roulant (y compris locomotives électr. et automotrices) . . . . | 28 633 046               | 30 663 000               | 34 461 000               |
| 4. Mobilier et ustensiles . . . . .   | 1 884 005                | 670 000                  | 758 000                  |
| <b>A reporter</b>   | <b>86 741 269</b>        | <b>104 780 740</b>       | <b>106 140 900</b>       |

\*) Déduction faite d'une annuité de fr. 10 000 000 de la subvention accordée par arrêté fédéral du 2 octobre 1923 pour accélérer l'électrification.

|   | Compte de<br>1924<br>Fr. | Budget de<br>1925<br>Fr. | Budget de<br>1926<br>Fr. |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Report  | 86 741 269               | 104 780 740              | 106 140 900              |
| 5. Services auxiliaires (ateliers) . . . . .          | — 544 517                | 445 900                  | 712 500                  |
| 6. Travaux de chômage . . . . .                       | 101 096                  | 950 000                  | —                        |
| Total des dépenses pour<br>le chemin de fer . . . . . | 86 297 848               | 106 176 640              | 106 853 400              |
| C. Entreprises accessoires . . . . .                  | 7 377                    | 1 000                    | 1 500                    |
| <b>Somme totale</b>                                   | <b>86 305 225</b>        | <b>106 177 640</b>       | <b>106 854 900</b>       |

### Aperçu des principaux travaux et acquisitions.

Les dépenses prévues sont classées par objets. Ne sont toutefois indiqués que les objets exigeant une dépense totale de plus d'un million de francs.

|  | Devis et<br>suppléments<br>Fr. | Dépenses probables<br>à fin 1925<br>Fr. | Dépenses<br>en 1926<br>Fr. |
|--|--------------------------------|---|----------------------------|
| <b>A. Construction de nouvelles lignes.</b>                        |                                |   |                            |
| Ligne de raccordement à Genève                                     | 10 000 000                     | 1 150 000                               | 260 000                    |
| Ligne de la Surb . . . . .   | 6 917 000                      | 33 000                                  | 400 000                    |
| <b>B. Parachèvement de lignes en exploitation.</b>                 |                                |   |                            |
| <b>I. Travaux en cours d'exécution.</b>                            |                                |   |                            |
| <b>1. Electrification (Direction générale et arrondissements).</b> |                                |   |                            |
| Section Zurich-Olten-Berne . . . . .                               | 30 250 000                     | 20 150 000                              | 820 000                    |
| » Zurich-Winterthour . . . . .                                     | 11 100 000                     | 7 700 000                               | 50 000                     |
| » Zurich-Rapperswil . . . . .                                      | 5 340 000                      | 3 100 000                               | 628 000                    |
| » Brugg-Pratteln . . . . .   | 5 484 000                      | 1 850 000                               | 2 200 000                  |
| » Rothkreuz-Rapperswil . . . . .                                   | 4 083 000                      | —                                       | 1 729 000                  |
| » Winterthour - St-Gall-Rorschach . . . . .                        | 16 118 000                     | 750 000                                 | 8 740 000                  |
| Usine Barberine . . . . .  | 37 000 000                     | 36 900 000                              | 20 000                     |
| Usine de Vernayaz et exhaussement du barrage de Barberine.         | 44 700 000                     | 16 700 000                              | 8 000 000                  |
| Section Palézieux-Lausanne-Genève                                  | 16 270 000                     | 8 900 000                               | 293 000                    |
| » Palézieux-Fribourg-Berne . . . . .                               | 11 954 000                     | 1 420 000                               | 7 240 000                  |
| » Brigue-Sion, transformation                                      | 6 092 000                      | 585 000                                 | 3 660 000                  |
| Ligne principale de transport Vernayaz-Rapperswil . . . . .        | 19 773 000                     | 5 250 000                               | 9 410 000                  |

|  | Devis et<br>suppléments<br>Fr. | Dépenses probables<br>à fin 1925<br>Fr. | Dépenses<br>en 1926<br>Fr. |
|--|--------------------------------|---|----------------------------|
| <b>2. Matériel roulant (Direction générale).</b>       |                                |   |                            |
| Locomotives électriques et auto-<br>motrices . . . . . | 68 515 000                     | 20 000 000                              | 28 815 000                 |
| Voitures à voyageurs . . . . .                         | 7 416 000                      | 2 240 000                               | 3 780 000                  |
| Chauffage électrique des voitures                      | —                              | —                                       | 1 500 000                  |

**3. Autres travaux.***I<sup>er</sup> arrondissement :*

|   |            |            |           |
|---|------------|------------|-----------|
| Gare de Genève, extension (1 <sup>re</sup> étape)                       | 15 750 000 | 850 000    | 1 000 000 |
| Gare de Nyon: extension . . . . .                                       | 2 430 000  | 365 000    | 200 000   |
| Double voie Ependes-Yverdon . . .                                       | 5 000 000  | 100 000    | 50 000    |
| Gare de Neuchâtel: transformation                                       | 8 221 000  | 500 000    | 100 000   |
| Ponts du Kessiloch entre Zwingen<br>et Grellingen: reconstruction . . . | 2 000 000  | 850 000    | 200 000   |
| Renforcement et remplacement de<br>ponts métalliques . . . . .          | 5 855 000  | 2 475 000  | 2 350 000 |
| Gare de Fribourg: transformation  | 3 490 000  | —          | 500 000   |
| Gare de Thoune: transformation  | 13 260 000 | 12 420 000 | 800 000   |

*II<sup>e</sup> arrondissement :*

|   |            |            |           |
|---|------------|------------|-----------|
| Gare de triage Bâle-Muttenzfeld   | 34 400 000 | 4 400 000  | 3 000 000 |
| Gare d'Olten: Raccordement entre<br>les lignes du Hauenstein et d'Aarau | 1 190 000  | 950 000    | 240 000   |
| Double voie Soleure-Longeau . . .                                       | 4 250 000  | 150 000    | 300 000   |
| Gare de Lucerne: agrandissement<br>du bâtiment aux voyageurs . . .      | 2 700 000  | 1 400 000  | 900 000   |
| Double voie Giubiasco-Lugano . . .                                      | 11 844 000 | 6 644 000  | 100 000   |
| Gare de Chiasso: transformation   | 18 000 000 | 11 600 000 | 1 000 000 |

*III<sup>e</sup> arrondissement :*

|  |            |            |           |
|--|------------|------------|-----------|
| Gare de Brougg: passage inférieur<br>de la Zürcherstrasse . . . . .  | 2 085 000  | 700 000    | 700 000   |
| Gare de Zurich: bâtiment pour le<br>service postal et l'administration<br>de la Direction d'arrondissement | 2 000 000  | 100 000    | 500 000   |
| Gare de Zurich: remise aux loco-<br>motives à la Geroldstrasse . . .                                       | 3 600 000  | 700 000    | 800 000   |
| Transformation de la ligne de la<br>rive gauche du lac de Zurich . . .                                     | 32 180 000 | 25 000 000 | 3 000 000 |
| Gare de Ziegelbrücke: transfor-<br>mation . . . . .  | 1 777 000  | 700 000    | 700 000   |
| Double voie Wil-Uzwil . . . . .  | 5 460 000  | 900 000    | 1 500 000 |
| Double voie Flawil-Gossau . . . . .  | 2 656 000  | 400 000    | 300 000   |
| Double voie Winkeln-Bruggen . . .  | 2 900 000  | 2 400 000  | 400 000   |
| Renforcement et remplacement de<br>ponts métalliques . . . . .   | 1 270 000  | 600 000    | 600 000   |

| II. Travaux neufs.<br>Electrification (Direction générale<br>et arrondissements). | Devis et<br>suppléments<br>Fr.             | Dépenses probables<br>à fin 1925<br>Fr. | Dépenses<br>en 1926<br>Fr. |
|---|--|---|----------------------------|
| Section Winterthour-Romanshorn-<br>Rorschach . . . . .                            |  | —                                       | 110 000                    |
| Usine Vernayaz. Conduite du<br>Trient . . . . .                                   | non encore<br>définitive-<br>ment établi*) | —                                       | 100 000                    |
| Section Yverdon-Bienne-Olten . . . . .  |  | —                                       | 3 456 000                  |
| Usine d'Etzel . . . . .   |  | —                                       | 50 000                     |

*II<sup>e</sup> arrondissement :*

|  |           |   |         |
|--|-----------|---|---------|
| Renforcement et remplacement de<br>ponts métalliques . . . . . | 1 673 000 | — | 693 000 |
| Gare de Langenthal: extension . . . . .                        | 2 500 000 | — | 100 000 |

*III<sup>e</sup> arrondissement.*

|  |           |   |         |
|--|-----------|---|---------|
| Double voie Wallenstadt-Sargans*)                          | 2 705 000 | — | 50 000  |
| Gare de Coire; transformation et<br>extension *) . . . . . | —         | — | 500 000 |
| Station de Heerbrugg: extension *)                         | 1 090 000 | — | 100 000 |

Le programme de construction pour 1926, tel qu'il ressort de ce budget, ne donne lieu à aucune remarque ou objection.

### III. Budget d'exploitation.

**Recettes d'exploitation.** L'administration compte obtenir les recettes ci-après en 1926 :

|   | 1913         | Comptes<br>1923       | 1924         | Budgets      |              |      |
|---|--------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|------|
|   |              | en millions de francs |              |              | 1925         | 1926 |
| Voyageurs . . . . .                                 | 84,6         | 127,2                 | 132,4        | 130,0        | 140,0        |      |
| Bagages, animaux et marchandises                    | 117,0        | 214,5                 | 242,2        | 235,0        | 218,0        |      |
| Transports postaux . . . . .                        | 2,2          | 6,5                   | 6,6          | 6,0          | 7,0          |      |
| Recettes diverses . . . . .                         | 8,9          | 19,5                  | 23,3         | 23,8         | 24,0         |      |
| <b>Total des recettes d'exploitation</b>            | <b>212,7</b> | <b>367,7</b>          | <b>404,5</b> | <b>394,8</b> | <b>389,0</b> |      |
| Par rapport à l'année précédente,<br>en % . . . . . | +3,2         | +6,8                  | +10,0        | -2,4         | -1,5         |      |

Les recettes du trafic-voyageurs sont évaluées à un chiffre d'environ 2 % plus élevé que le résultat probable de 1925, ce qui semble être justifié par les expériences faites ces dernières années. L'évaluation du rendement à attendre du transport des bagages, animaux et marchandises est basée sur la recette probable de 1925, qui est sensiblement en décroissance pour les raisons déjà indiquées.

\*) Les projets n'ont pas encore été soumis au Conseil d'administration.

**Dépenses d'exploitation.** D'après l'aperçu comparatif qui va suivre, les dépenses nettes d'exploitation, sans les frais à charge des fonds spéciaux, atteignent un montant de 254,9 millions de francs, alors que dans le budget de 1925, elles s'élevaient à 259,6 millions de francs et dans les comptes de 1924 à 260,5 millions de francs.

Les dépenses pour le personnel seul se montent à 213,8 millions de francs. Elles dépassent de 1,50 et de 3,07 % les dépenses de 1925 et de 1924. Cette nouvelle augmentation résulte notamment d'un léger accroissement de l'effectif du personnel dû à l'augmentation des kilomètres-trains, ainsi qu'à l'application de la journée de 8 heures. Les traitements, salaires et allocations de renchérissement ont été calculés d'après les mêmes normes qu'en 1925.

Quant aux dépenses pour les matières de consommation, une diminution est attendue, comme c'était déjà le cas pour l'année courante, notamment en raison de la réduction des dépenses pour le combustible. En effet, les frais de consommation de charbon et d'énergie électrique resteront, pris ensemble, de 4 à 5½ millions de francs inférieurs à ceux des deux années précédentes. Le prix moyen du charbon pour locomotives a pu être fixé à fr. 42 la tonne, alors que dans le budget de 1925 il atteignait fr. 55 et dans les comptes de 1924 fr. 52,50.

D'après les prévisions, les parcours à effectuer subiront une nouvelle augmentation légère au regard des deux années précédentes, comme le montre le tableau comparatif suivant.

|  | Parcours              |            |                       |
|--|-----------------------|------------|-----------------------|
|  | Comptes<br>1924<br>km | 1925<br>km | Budgets<br>1926<br>km |
| Locomotives à vapeur .                           | 29 576 854            | 25 900 000 | 25 400 000            |
| Locomotives électriques et<br>automotrices . . . | 9 692 887             | 11 500 000 | 14 000 000            |
| Total  | 39 269 741            | 37 400 000 | 39 400 000            |

Les dépenses pour la force motrice seront de :

|                                    | Fr.        | Fr.        | Fr.        |
|------------------------------------|------------|------------|------------|
| Dépenses pour le charbon . . .     | 24 426 292 | 21 333 800 | 16 440 000 |
| Dépenses pour l'énergie électrique | 11 035 314 | 12 500 000 | 13 400 000 |
| Total                              | 35 461 606 | 33 833 800 | 29 840 000 |

On compte renouveler 88 km de voie et 212 aiguilles. En 1925, le renouvellement était prévu pour 78 km de voie et 211 aiguilles. Malgré l'augmentation de dépenses qui en résultera, on peut s'attendre en fin de compte à une petite diminution des frais d'entretien et de surveillance de la voie, notamment grâce aux économies dues à la réorganisation du service de la voie.

Pour le renouvellement et l'entretien du matériel roulant, il n'est prévu que 34 198 000 francs, contre 37 811 000 francs l'année précédente. Cette diminution est principalement attribuable au fait que le nombre de locomotives à vapeur à mettre hors d'usage et à amortir est moins grand et que l'entretien des véhicules électriques est moins coûteux. On mettra au rebut 50 locomotives, 16 voitures à voyageurs et 312 wagons à marchandises.

Nous complétons cet exposé par la reproduction par chapitres des dépenses d'exploitation envisagées pour 1926, en y ajoutant les chiffres correspondants des années précédentes.

| Dépenses brutes<br>(y compris frais de renouvellement)                                      | 1913                  | Comptes |       | Budgets |       |
|---|-----------------------|---------|-------|---------|-------|
|   |                       | 1923    | 1924  | 1925    | 1926  |
|   | en millions de francs |         |       |         |       |
| Administration générale . . . . .   | 4,5                   | 7,3     | 7,6   | 7,6     | 7,6   |
| Entretien et surveillance de la voie .  | 21,3                  | 33,7    | 36,9  | 37,0    | 36,9  |
| Service des gares et conduite des trains  | 49,2                  | 98,4    | 100,4 | 101,5   | 102,6 |
| Service de la traction et des ateliers  | 56,5                  | 105,2   | 107,8 | 109,2   | 101,7 |
| Dépenses diverses . . . . .   | 12,9                  | 18,0    | 24,3  | 22,5    | 24,6  |
| Dépenses et recettes à répartir plus tard:  |                       |         |       |         |       |
| a) Dépenses de construction à la charge de l'exploitation . . . . .                         | 1,6                   | 4,2     | 2,4   | 4,8     | 3,5   |
| b) Excédent de recettes pour gares communes et indemnité pour services divers, etc. . . . . | -3,6                  | -6,5    | -7,4  | -6,6    | -7,9  |
| Total des dépenses brutes d'exploitation . . . . .  | 142,4                 | 260,3   | 272,0 | 276,0   | 269,0 |
| Dont à la charge des fonds spéciaux . . . . .   | 9,3                   | 10,5    | 11,5  | 16,4    | 14,1  |
| Dépenses nettes d'exploitation  | 133,1                 | 249,8   | 260,5 | 259,6   | 254,9 |
| Par rapport à l'année antérieure en %   | —                     | -18,4   | +4,3  | -0,3    | -1,8  |

**Excédent d'exploitation.** Le résultat se présente comme suit pour 1926 et les années antérieures:

|                                   | 1913                  | Comptes |       | Budgets |       |
|-----------------------------------|-----------------------|---------|-------|---------|-------|
|                                   |                       | 1923    | 1924  | 1925    | 1926  |
|                                   | en millions de francs |         |       |         |       |
| Recettes d'exploitation . . . . . | 212,7                 | 367,7   | 404,5 | 394,8   | 389,0 |
| Dépenses d'exploitation . . . . . | 133,1                 | 249,8   | 260,5 | 259,6   | 254,9 |
| Excédent net d'exploitation       | 79,6                  | 117,9   | 144,0 | 135,2   | 134,1 |
| Par rapport à l'année antérieure, |                       |         |       |         |       |
| chiffre absolu . . . . .          | +1,3                  | +80,0   | +26,1 | -8,8    | -1,1  |
| en % . . . . .                    | +0,2                  | +211,0  | +22,1 | -6,1    | -0,8  |



En comparant les chiffres de 1925 et 1926, il faut tenir compte du fait que les recettes réelles d'exploitation en 1925 resteront probablement au-dessous des prévisions pour les motifs déjà mentionnés. Si la moins-value atteint environ 15 millions de francs, ainsi que les résultats mensuels connus jusqu'ici le font craindre, l'excédent net d'exploitation de 1925 n'ascendra qu'à 120 millions environ au lieu de 135,2 millions. L'excédent de recettes de 134,1 millions, tel qu'il figure au budget pour 1926, représente donc une amélioration notable en comparaison des résultats effectifs de l'année courante.

#### IV. Compte de profits et pertes.

Le budget de 1926 indique les sommes suivantes :

| <b>Recettes.</b>  | <b>Fr.</b>                 |
|---|----------------------------|
| Excédent brut des recettes d'exploitation . . . . .           | 119 995 060                |
| Prélèvements sur les fonds spéciaux . . . . .                 | 14 185 000                 |
|   | <hr/>                      |
| Excédent net d'exploitation comme ci-dessus . . . . .         | 134 180 060                |
| Intérêts et capitaux employés à des travaux neufs . . . . .   | 3 000 000                  |
| Produit des valeurs et créances . . . . .                     | 1 293 000                  |
| Produit brut des entreprises accessoires . . . . .            | 5 950                      |
| Subventions d'exploitation . . . . .                          | 16 000                     |
| Autres recettes . . . . .                                     | 4 990                      |
|   | <hr/>                      |
| <b>Total des recettes</b>                                     | <b>138 500 000</b>         |
| <br>  |                            |
| <b>Dépenses.</b>  |                            |
| Indemnité pour sections de lignes prises à bail . . . . .     | 47 000                     |
| Intérêts des emprunts consolidés . . . . .                    | 106 801 500                |
| Intérêts des dettes courantes . . . . .                       | 2 233 000                  |
| Frais de finances, pertes de cours, provisions, etc. . . . .  | 340 000                    |
| Pertes sur l'exploitation d'entreprises accessoires . . . . . | 57 000                     |
| Sommes affectées à des amortissements . . . . .               | 15 717 000                 |
| Versements dans les fonds spéciaux . . . . .                  | 18 876 500                 |
| Autres dépenses . . . . .                                     | 1 645 000                  |
|   | <hr/>                      |
| <b>Total des dépenses</b>                                     | <b>145 717 000</b>         |
| <br><b>Recettes</b> . . . . .                                 | <br>138 500 000            |
| <b>Excédent des dépenses</b> . . . . .                        | <br><hr/> <b>7 217 000</b> |

Les dépenses prévues dans ce budget accusent quelques différences sensibles par rapport à celles de l'année 1925. Les intérêts des emprunts et des dettes courantes absorberont fr. 4 millions et demi de plus. Le versement au fonds de renouvellement est de 1,2 million de francs plus élevé, en raison de l'augmentation du capital d'établissement. En outre, le montant des amortissements est augmenté de

8 millions, parce que cette position renferme une somme de 7 millions destinée à atténuer le déficit de guerre, somme qui figura au dernier budget comme excédent des recettes. En fait, un tel amortissement du déficit de guerre ne pourra être opéré dans les comptes de 1926 que si l'on dispose d'un excédent de recettes et si par conséquent le résultat de l'exercice devient meilleur que le budget ne le prévoit.

Sans compter la somme destinée à l'amortissement du déficit de guerre, le découvert envisagé pour 1926 atteint encore un montant de fr. 200 000.

### V. Besoins de trésorerie et leur couverture.

Il résulte de l'exposé contenu à la page 83 du budget que les besoins de trésorerie pour dépenses de construction, remboursement d'emprunts échus, etc. se monteront en bloc à fr. 94 millions; 11 millions de francs restant encore disponibles des emprunts de 1925, il faudra se procurer au cours de l'année prochaine une somme nouvelle de 83 millions.

A ces fins, on a l'intention d'escompter provisoirement à nouveau des rescriptions à la Banque nationale suisse, et de consolider ces dettes au moment venu par l'émission de nouveaux emprunts. Etant donné toutefois que les arrêtés fédéraux des 18 décembre 1920 et 21 décembre 1922, par lesquels vous avez donné l'autorisation nécessaire pour l'émission de tels emprunts, ne déploieront plus leurs effets en 1926, nous nous proposons de vous soumettre un projet spécial concernant l'émission d'emprunts pour l'administration fédérale et les chemins de fer fédéraux. Le chiffre 5 des propositions du conseil d'administration devient donc sans objet pour le moment.

### VI. Proposition.

Nous vous prions en conséquence d'approuver dans le sens du projet d'arrêté annexé les propositions 1 à 4 faites par le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux.

Veillez agréer, Monsieur le président et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 30 octobre 1925.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

*Le président de la Confédération, MUSY.*

*Le vice-chancelier, CONTAT.*

(Projet.)

## Arrêté fédéral

approuvant

le budget des chemins de fer fédéraux pour 1926.

---

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE  
DE LA  
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le rapport et la proposition du conseil d'administration des chemins de fer fédéraux du 8 octobre 1925;

vu le message du Conseil fédéral du 30 octobre 1925,

*arrête :*

Les budgets suivants des chemins de fer fédéraux sont approuvés, savoir :

1. le budget de construction s'élevant à 93 791 360 francs;
  2. le budget d'exploitation s'élevant en recettes à 389 000 360 francs et en dépenses à 269 005 300 francs;
  3. le budget du compte de profits et pertes se montant en recettes à 138 500 000 francs et en dépenses à 145 717 000 francs;
  4. le budget des besoins de trésorerie s'élevant à 94 000 000 francs.
-

## **Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le budget des chemins de fer fédéraux pour 1926. (Du 30 octobre 1925.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1925             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 3                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 44               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | 2012             |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 04.11.1925       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 293-303          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 084 450       |

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.