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

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1908)

Artikel: Rapport et proposition du Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral concernant le rapport de la Direction générale sur la gestion et les comptes des chemins de fer fédéraux pour 1908, pour être transmis à l'Assemblée fédérale

Autor: Arx, Casimir von / Murset

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676229

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Rapport et proposition

du

Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral concernant le rapport de la Direction générale sur la gestion et les comptes des chemins de fer fédéraux pour 1908, pour être transmis à l'Assemblée fédérale.

(Du 29 avril 1909.)

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

Conformément à la prescription du chiffre 3 de l'article 17 de la loi fédérale du 15 octobre 1897, concernant l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération, ainsi que l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux, la Direction générale nous a soumis les comptes des chemins de fer fédéraux, établis par elle, et son rapport annuel de gestion pour l'exercice de 1908.

Les pointages opérés dans les livres ont permis de constater que les comptes concordent parfaitement avec les écritures, et les délégués que nous avons chargés de la revision n'ont aucune observation à présenter.

Nous relevons tout d'abord les chiffres suivants tirés du compte d'exploitation:

Les recettes d'exploitation s'élèvent à . .	fr.	142,129,314
Diminution en regard du compte de 1907 .	»	805,677
Augmentation du produit du service des voyageurs, 3,13 %, soit	»	1,762,591
Diminution du produit du service des bagages, des animaux vivants et des marchandises, 3,40 %, soit	»	2,733,437

Augmentation des recettes diverses . .	fr.	165,169
D'autre part, les frais d'exploitation s'élèvent à	»	100,958,946
Augmentation vis-à-vis du compte de 1907 .	»	4,508,558
Excédent du compte d'exploitation de 1907	»	46,484,603
Excédent du compte d'exploitation de 1908 .	»	41,170,368

Il s'ensuit que le compte de profits et pertes solde lui-même par un déficit de . . . . . fr. 2,854,074

à quelle somme il faut ajouter l'allocation pour cause de renchérissement de la vie accordée pour 1908 au personnel, soit . .	»	2,540,000
et le solde actif reporté de l'exercice de 1907,	»	429,812
Ce déficit atteint donc	fr.	5,823,886

Nous verrons au cours de ce rapport qu'il est en réalité de fr. 941,203 plus élevé, par suite du virement d'une dépense de même somme provenant des années précédentes.

Ce résultat est d'autant moins satisfaisant que la diminution de fr. 2,733,437 sur le produit du service des marchandises est en partie compensée par les recettes provenant du transport des voyageurs, lesquelles accusent une augmentation de fr. 1,762,591; la différence en moins n'est donc que de fr. 805,677 en regard des 143 millions environ de recettes de l'exercice de 1907, le plus fort chiffre atteint depuis l'existence des chemins de fer fédéraux. Les causes du résultat défavorable gisent donc principalement dans le nouvel accroissement des dépenses, qui s'est produit notamment au cours des premiers mois de l'exercice, pendant lesquels le trafic paraissait conserver sa marche ascendante. Cet accroissement provient surtout de l'élévation des dépenses pour le personnel et de celles occasionnées par l'achat du combustible et l'entretien du matériel roulant, des indemnités plus fortes pour transports et accidents, ainsi que de l'augmentation du compte d'établissement et, par conséquent, du service des intérêts. Nous devons relever à cet égard que les parcours effectués par les locomotives sont de 461,237 km. supérieurs à ceux de 1907.

Les résultats que nous avons sous les yeux ne nous surprennent nullement. Les charges augmentant d'année en année, en particulier par suite de l'accroissement des parcours de trains, et l'élasticité du budget se trouvant par conséquent diminuée, il était à prévoir qu'un arrêt dans le développement du trafic ou, ce qui est plus grave encore, un fléchisse-

ment de ce trafic aurait pour effet d'altérer l'équilibre financier de l'entreprise. Il semblait que dès le moment où un réseau passait entre les mains de la Confédération, il devait être donné satisfaction immédiate à toutes les revendications, à toutes les réclamations, à tous les vœux dont les compagnies privées avaient refusé de tenir compte; les exigences concernant l'exploitation, le confort, la réduction des tarifs et l'augmentation du nombre des trains n'avaient plus de limites.

De même on réclamait de toutes parts l'établissement de doubles voies, la suppression de passages à niveau, la transformation et l'agrandissement de gares existantes, etc., travaux qui étaient représentés partout comme étant de la plus grande urgence et ne supportant aucun retard, et personne ne semblait se préoccuper des frais qu'ils occasionneraient.

La marche toujours ascendante du trafic et des recettes depuis le rachat était de nature à faire croire au public que les ressources des chemins de fer fédéraux étaient inépuisables et l'administration, subissant l'influence de l'opinion publique, ainsi que des pressantes recommandations des autorités cantonales et fédérales, ne s'est peut-être pas toujours opposée avec toute la vigueur voulue aux exigences dont elle était assaillie.

Quoi qu'il en soit, nous nous trouvons en présence du fait que le coefficient d'exploitation a fortement augmenté depuis le rachat; il s'est élevé à

	65,53	en	1903,
	67,68	»	1904,
	66,42	»	1905,
	67,49	»	1906,
	69,17	»	1907,
et atteint	72,82	»	1908.

L'augmentation de 3,6 qui s'est produite de 1907 à 1908 est inquiétante.

A plus d'une reprise, en particulier dans notre rapport sur les comptes de 1907, nous avons signalé le danger que l'augmentation constante des dépenses fait courir aux chemins de fer fédéraux et recommandé de serrer les freins. Nous avons aussi invité la Direction générale, à cette occasion, à nous présenter après examen un rapport sur les mesures susceptibles de réduire l'accroissement des dépenses et de rétablir une proportion plus normale entre ces dernières et les recettes.

Nous ne nous dissimulons pas que c'est tout particulièrement dans la réduction des dépenses que doit être cherché le rétablissement de l'équilibre. Lorsque les compagnies privées se trouvaient dans des situations identiques, elles pouvaient diminuer ou supprimer le paiement de dividendes à leurs actionnaires, ce qui les facilitait. Les chemins de fer fédéraux n'ont pas cette ressource; ils doivent payer régulièrement les intérêts de leur dette, qui est d'environ 1 1/4 milliard, et pourvoir en outre à l'amortissement de leur capital d'établissement. Quelque séduisante que soit, en cas de déficit, la possibilité de renoncer temporairement à l'amortissement, nous estimons qu'il faut effectuer ce dernier en tout état de cause. L'un des principaux buts de la nationalisation des chemins de fer a été d'amortir le capital d'établissement en l'espace de 60 ans. La plupart des Etats qui nous entourent auront amorti, dans ce délai, la majeure partie de la dette de leurs chemins de fer, et ceux où ces chemins de fer appartiennent encore à des compagnies privées en seront devenus propriétaires, sans bourse délier, en vertu des concessions. Si nous ne voulons pas nous trouver, à cette époque, en état d'infériorité vis-à-vis d'eux, nous sommes obligés de pourvoir en temps utile au remboursement de notre dette. La somme payée dans ce but depuis le rachat atteint fr. 28,710,101 et comprend la sixième annuité du capital primitif du rachat.

Dans le chapitre de son rapport traitant des amortissements, la Direction générale rappelle qu'au bout de trente ans dès la date de la mise en exploitation du tunnel du Simplon l'Italie a le droit de racheter la partie de la ligne située sur son territoire, moyennant le remboursement des dépenses de premier établissement, sous déduction des subventions accordées en Italie, et que dans ces conditions l'amortissement des dépenses affectées à cette section ne se justifie pas. Par conséquent, les amortissements effectués de 1903 à 1907, soit fr. 941,203, sont restituées au compte de profits et pertes, et l'amortissement légal n'est porté à ce compte que pour fr. 4,549,755 au lieu de fr. 5,490,959. Sans ce virement, le déficit que nous signalons au début du présent rapport serait augmenté de la somme ci-dessus et atteindrait environ fr. 6,765,000.

Bien que le résultat des comptes de l'exercice soit défavorable, nous avons cependant la satisfaction de constater que ce n'est pas en vain que nous avons fait appel à la modération. Notre cri d'alarme a été entendu par l'Assemblée fédé-

rale et a trouvé un retentissant écho par la grande publicité que lui ont donnée les débats aux Chambres fédérales. Les mesures d'économie proposées par la Direction générale et celles plus radicales encore préconisées par le Conseil d'administration, qu'en toute autre époque il eût été impossible d'appliquer, n'ont rencontré aucune opposition sérieuse. Ces mesures, portées à votre connaissance par deux rapports annexés au projet de budget de 1909, sont actuellement en pleine voie d'exécution et se traduisent nettement par une réduction des dépenses d'exploitation des mois de novembre dernier à mars de l'année courante. Il va de soi que cette marche descendante des dépenses ne s'effectue que peu à peu, attendu que la réduction du personnel, rendue possible par la diminution du trafic et par une utilisation plus rationnelle des forces existantes, ne peut pas être opérée brusquement, mais surtout par suite des vides qui se produisent naturellement. De même les parcours de trains dépendent des horaires, qui sont arrêtés d'avance. Leur réduction est par conséquent limitée pour le moment à celle du nombre des trains de marchandises, laquelle correspond à la diminution du trafic; la réduction du nombre des trains de voyageurs est prévue pour le 1er mai de cette année et n'exercera qu'à partir de cette date une influence sur le compte d'exploitation.

Les mesures prises rétabliront sans aucun doute une meilleure proportion entre les recettes et les dépenses. Nous ne saurions cependant nous abstenir de relever dès maintenant que les chemins de fer fédéraux auront à supporter de nouvelles charges imposantes, cette année déjà, par suite de l'augmentation légale des traitements au 1er avril 1909 et du surcroît de versements à la caisse de pensions et de secours qui en est la conséquence, comme aussi par suite des engagements qu'ils ont déjà pris en matière de construction et de ceux qui surviendront encore. Nous devons aussi rappeler la revision prochaine de la loi sur les traitements, qui entraînera un surcroît notable de dépenses, même si l'on n'agit qu'avec une grande réserve.

Dans ces conditions et même si le trafic reprend de l'essor, nous devrons persister dans la voie des économies où nous nous sommes engagés et chercher à étendre encore les mesures prises. Il y aurait lieu d'examiner, sous ce rapport, s'il ne serait pas possible, indépendamment des dispositions prises jusqu'ici, de réaliser d'autres simplifications en réorganisant l'administration. Nous renonçons à nous prononcer ici sur ce point, puisque la question de la revision de la loi

sur le rachat est pendante devant le Conseil fédéral et qu'aux termes des dispositions actuellement en vigueur le projet devra, quoi qu'il en soit, être soumis au préavis du Conseil d'administration. Mais cette revision ne pourra pas s'opérer d'un jour à l'autre; elle occupera, au contraire, très longtemps les autorités. En attendant nous ferons donc bien, pour satisfaire au vœu général, de rétablir, sur la base de l'état de choses existant, une meilleure proportion entre les recettes et les dépenses.

A cet égard la réduction du nombre des trains, opérée avec succès, ces derniers temps, dans des Etats voisins, doit tout particulièrement retenir l'attention.

Ainsi que nous l'avons déjà dit au début du présent rapport, les prestations kilométriques du service de la traction ont de nouveau augmenté cette année. Elles ont atteint:

en 1908	38,833,218	kilomètres-locomotives
en 1907	38,371,981	kilomètres-locomotives
Augmentation en 1908 .	461,237	kilomètres-locomotives

Comme le trafic des marchandises a fortement baissé pendant le second semestre, cette augmentation provient de nouveau, pour la plus grande part, du service des voyageurs. Nous estimons que les demandes de nouveaux trains ont été accueillies beaucoup trop favorablement en haut lieu, et que c'est là qu'il faut rechercher l'une des principales causes des résultats d'exploitation peu satisfaisants constatés. La comparaison suivante permet d'ailleurs de se rendre compte de la disproportion qui existe entre les recettes du service des voyageurs et les prestations du chemin de fer.

Les recettes totales de l'exercice de 1907 se répartissent comme suit:

Service des voyageurs et des bagages . . .	45,21 %
Service des animaux et des marchandises . .	54,79 %

Pour effectuer ces transports, il a été parcouru, pendant cette même année, 29,110,750 kilomètres-trains, dont 20,525,700 pour le service des voyageurs. La proportion est donc:

pour le service des voyageurs 45,21 % des recettes et 70,51 % des prestations;

pour le service des animaux et des marchandises 54,79 % des recettes et 29,49 % des prestations.

Ces chiffres sont plus éloquents que de longues dissertations. Afin d'éviter tout malentendu, nous tenons cependant à faire expressément remarquer que le développement du service des trains internationaux devra continuer à être l'objet de la plus grande sollicitude; les réductions prévues ne consistent que dans la suppression de doublures inutiles ou de trains du soir créés seulement au cours de ces dernières années, qui ne sont que médiocrement ou pour ainsi dire pas utilisés.

Mais la question de l'effectif du personnel se rattache aussi aux prestations plus ou moins considérables du service de la traction. L'opinion générale est que cet effectif est beaucoup trop fort et qu'il devrait être réduit. Il y a lieu toutefois de faire observer que de 1903 à 1907 le nombre des voyageurs s'est accru de 39.8 % et celui des tonnes de marchandises de 38.4 %, tandis que l'effectif du personnel n'accuse que l'augmentation suivante:

Service de l'entretien et de la surveillance de la voie	17,0 %
» de station	27,3 %
» des trains	27,9 %
» de la traction	33,0 %

Il ressort de ces chiffres que d'une manière générale le personnel n'a pas augmenté dans la même proportion que le trafic. Il ne faut pas perdre de vue, à ce sujet, que la loi sur la durée du travail, du 19 décembre 1902, et le règlement d'exécution du 22 septembre 1903, qui ont réduit la journée de travail de 12 à 11 heures et augmenté le nombre des jours de repos, n'ont pu être mis en vigueur qu'après le rachat, que depuis lors la durée du travail a subi une nouvelle réduction dans les grandes gares, et enfin que le tunnel du Simplon a été ouvert à l'exploitation le 1er juin 1906. Nous n'entendons pas, bien entendu, dire par là que le nombre d'agents doive augmenter dans la même proportion que le trafic; nous estimons au contraire, aujourd'hui comme toujours, qu'on peut réduire l'effectif en appliquant la loi d'une manière intelligente, qui tienne compte des prestations effectives du personnel. Nous vouerons toute notre attention à cette question, et la Direction générale a été chargée de présenter chaque mois à notre Commission permanente un rapport sur l'effectif du personnel.

Pour le moment, nous relevons qu'en 1908 le nombre des fonctionnaires, employés et ouvriers à poste fixe s'est accru

de 850, tandis que celui des ouvriers rétribués à la journée a diminué de 1840. L'effectif total était:

à fin 1907 de	31,323 agents,
à fin 1908 de	30,333 agents
Réduction en 1908	990 agents.

L'augmentation frappante du nombre d'agents à poste fixe provient de ce que l'article 10 de la loi sur les traitements oblige l'administration à nommer successivement employés les ouvriers permanents des catégories d'ouvriers qui s'y prêtent. Cette prescription grève le compte d'exploitation par le fait que les versements à effectuer à la caisse de pensions et de secours augmentent d'année en année. Ils se sont élevés, en 1908, à fr. 3,527,490, sans compter l'annuité de fr. 915,000 du déficit du bilan d'entrée de la caisse. Ces deux sommes ensemble représentent, à raison de 20,348 fonctionnaires et employés, une moyenne annuelle de fr. 217 par agent.

A côté des dépenses pour le personnel, les frais d'acquisition et d'entretien du matériel roulant constituent une lourde charge pour l'entreprise. Lors du rachat, la majeure partie des locomotives ne répondait absolument pas aux exigences actuelles de l'exploitation, et le matériel à voyageurs laissait lui-même beaucoup à désirer sous le rapport du confort; il était même inutilisable pour les trains internationaux. Cette situation d'infériorité, combinée avec le développement exceptionnel du trafic, a contraint l'administration à augmenter son parc de matériel dans une proportion considérable, dont le tableau qui suit du parc des locomotives et véhicules divers à écartement normal peut donner une idée.

	1903	1908
Locomotives . . .	793	1,001
Voitures	1,970	2,616
Places assises . .	96,899	129,370
Wagons	10,766	12,634

Les acquisitions faites depuis le rachat ont coûté la somme considérable de fr. 76,280,000. Le budget de 1908, à lui seul, contenait des crédits pour fr. 18,757,000, et celui de 1909 en prévoit pour fr. 10,865,000. Mais il paraît possible et nécessaire de réduire encore le chiffre annuel de ces dépenses, en tenant compte des acquisitions nouvelles et des renouvellements importants effectués au cours de ces dernières années,

ainsi que de la diminution des parcours et de la plus grande capacité du matériel. Sous ce dernier rapport, nous devons notamment relever les perfectionnements apportés aux locomotives quant à la vitesse et à la puissance. Les nouvelles voitures à plateformes fermées et à soufflets, avec les installations spéciales nécessaires pour le service international, ont permis aux chemins de fer fédéraux de satisfaire, dans un laps de temps relativement court, à leurs obligations sous le rapport de la fourniture des voitures affectées au service direct international; elles leur ont permis aussi non seulement de compenser entièrement en nature les prestations dont ils étaient redevables aux chemins de fer étrangers, mais même de faire balancer les comptes à leur profits dans une forte mesure, en sorte qu'on pourra de nouveau restreindre davantage la fourniture de ces voitures, et c'est le service interne qui en bénéficiera. Quant aux nouveaux wagons à marchandises, leur capacité et leur charge normale ont été augmentées; en outre la majeure partie du matériel à écartement normal acquis depuis le rachat a été pourvu du frein continu, ce qui est naturellement dans l'intérêt du service de grande vitesse. La situation actuelle permettra à l'administration, tout en vouant son entière sollicitude aux exigences du trafic, d'observer ces prochaines années plus de retenue en ce qui concerne l'accroissement du parc du matériel roulant. A vrai dire, nous savons très bien qu'en exprimant cette opinion nous ne sommes pas tout à fait d'accord avec les observations présentées par le Conseil fédéral à propos du projet de budget de 1909 des chemins de fer fédéraux. On lit en effet dans le message traitant cet objet:

« Pour déterminer le matériel qu'on doit se procurer, on « s'est fondé sur le projet de revision de l'ordonnance du « Conseil fédéral du 8 février 1898.

« Nous considérons comme insuffisant, notamment en ce « qui concerne les locomotives, les chiffres calculés sur cette « base; le Département des postes et des chemins de fer est « entré en pourparlers à ce sujet avec la Direction générale. « Vu la situation financière actuelle, nous renonçons à de- « mander que les chiffres du budget soient modifiés. »

La Direction générale étant également d'avis, au vu des expériences faites jusqu'ici, qu'il n'y a aucun danger à ralentir les acquisitions de matériel neuf, c'est avec satisfaction que nous verrions les pourparlers engagés sur ce point entre le

Département des chemins de fer et les autorités des chemins de fer fédéraux aboutir à une entente dans le sens que nous indiquons.

Ce n'est pas seulement dans le domaine de l'exploitation et en matière d'acquisition de matériel roulant que la situation financière des chemins de fer fédéraux engage à être prudent et à restreindre les dépenses, mais aussi en ce qui concerne les constructions. Il est clair qu'il faudra continuer et achever les travaux en chantier, mais en revanche toutes les autres transformations des installations existantes qui ne sont pas absolument urgentes devraient être ajournées à des temps meilleurs. Toute extension de gare, toute construction de double voie n'entraîne pas seulement un accroissement de la dette des chemins de fer et, partant, de la charge d'intérêt et d'amortissement, mais occasionne aussi une augmentation des dépenses de l'exploitation de la gare et des frais d'entretien. Nous tenons une fois de plus à recommander la modération dans ce domaine, afin de fournir à la Direction générale un point d'appui pour résister aux instances de tous ceux qui ne peuvent que difficilement se résoudre à subir les retards que nous impose la situation financière. Les travaux exécutés depuis le rachat représentent d'ailleurs la somme respectable d'environ 130 millions.

Dans son rapport sur les comptes, la Direction générale dit que la diminution de dépenses de fr. 913,478 accusée par les deux premiers mois de l'année 1909 en regard de la période correspondante de 1908 permet d'espérer qu'on arrivera, en s'y appliquant sérieusement, à améliorer la situation financière sans avoir recours à des mesures exceptionnelles et à un relèvement notable des tarifs. Nous sommes d'avis qu'il ne sera possible de porter un jugement sur la question de savoir si la situation peut être absolument assainie par le moyen proposé, que lorsque le compte de l'exercice courant sera connu, ainsi que les conséquences financières de la nouvelle loi et des règlements sur les traitements et les salaires. Au surplus, nous sommes d'accord qu'une réforme générale des tarifs ne doit être entreprise qu'avec la plus grande prudance. Ainsi nous penchons à croire, pour le moment, qu'il ne peut pas s'agir de relever les tarifs pour le transport des marchandises. Des augmentations dans ce domaine sont de nature à altérer l'équilibre économique et à porter par conséquent de graves préjudices à certaines sphères industrielles. Le message du Conseil fédéral à l'appui du projet

de loi sur les tarifs représentait déjà les taxes actuelles pour le transport des marchandises comme des maxima qu'on ne pourrait pas dépasser. D'ailleurs, nos tarifs-marchandises sont déjà relativement élevés; cela ressort du fait que tous les articles importants, tels que les céréales, la houille, la pierre, le bois, le ciment, la chaux, le vin, etc., sont au bénéfice de tarifs spéciaux. C'est précisément parce que les tarifs généraux sont trop élevés qu'on est obligé de transporter à des conditions exceptionnelles le 70 % environ de nos marchandises les plus importantes. La recette des chemins de fer fédéraux par kilomètre-tonne est déjà maintenant sensiblement plus forte que celle des chemins de fer des pays voisins. Eu égard à la lutte contre la concurrence étrangère et aux intérêts du commerce et de l'industrie du pays, il ne peut donc guère être question d'élever les tarifs-marchandises.

La situation est différente en ce qui concerne le service des voyageurs. Faisons d'abord, à ce sujet, la comparaison que voici:

	1903	1907	1908
Voyageurs transportés .	50,010,978	69,920,007	72,608,953
Nombre de kilomètres-voyageurs . . .	1,048,631,282	1,528,135,936	1,530,344,783
Parcours moyen effectué	21 km.	21,86 km.	21,77 km.
Produit par voyageur .	fr. 0.88	fr. 0.80	fr. 0.80
Produit par kilomètre-voyageur . . .	cts. 4.19	cts. 3.68	cts. 3.67
Voyageurs transportés:			
à la taxe normale de simple course . .	12.16 %	8.14 %	8.14 %
à la taxe normale d'aller et retour . . .	49.43 %	47.49 %	46.93 %
à des taxes réduites .	38.39 %	44.37 %	44.93 %

La recette par kilomètre-voyageur s'est élevée, en moyenne:

en	1902	à	4.20	cts.
»	1903	»	4.19	»
»	1904	»	4.03	»
»	1905	»	3.77	»
»	1906	»	3.73	»
»	1907	»	3.68	»
»	1908	»	3.67	»

On voit par ces chiffres que depuis 1903 le produit par kilomètre-voyageur est allé constamment en diminuant et que, s'il était demeuré le même en 1907 qu'en 1903, il en

résulterait un surcroît de recette de 1,528,135,936×0.5 cts. = fr. 7,640,679. Il est certain qu'un renchérissement des taxes aurait entraîné une diminution du mouvement des voyageurs; il faut aussi considérer que la perte qui s'est produite est due en partie aux abonnements à prix très réduit pour ouvriers, toujours plus recherchés, mais il nous semble cependant ressortir de ce qui précède qu'elle doit être attribuée, pour une grande part, au bon marché excessif des abonnements généraux et à la réduction beaucoup trop forte accordée sur les billets d'aller et retour. L'Association de chemins de fer suisses doit prochainement discuter une proposition tendant au renchérissement des abonnements généraux; la question de l'élévation des taxes d'aller et retour fait également l'objet d'études minutieuses.

Rappelons encore, à propos de ce chapitre, que le nombre de permis de libre parcours pour des courses isolées délivrés pendant l'exercice aux fonctionnaires, employés et ouvriers des chemins de fer fédéraux et aux membres de leurs familles s'est élevé à 311,819, en regard de 289,379 en 1907.

En ce qui concerne le compte de profits et pertes, nous avons déjà dit qu'il est nécessaire, malgré le résultat défavorable, de persister à amortir le capital d'établissement, comme le prescrit la loi. Le solde passif aurait cependant pu être évité si l'on avait restitué à ce compte les versements effectués en trop au compte de renouvellement pendant les années 1903 à 1905. Ces versements, qui s'élèvent environ à 7 millions de francs, ont été opérés en vertu des prescriptions édictées par le Conseil fédéral, prescriptions que la compagnie du St. Gothard a contestées et que le Tribunal fédéral a annulées, parce qu'elles fixaient des taux trop élevés. Mais comme un virement n'améliorerait que temporairement la situation financière, nous renonçons à le proposer. Nous partageons donc avec la Direction générale l'avis que le solde passif du compte de profits et pertes doit être reporté à compte nouveau pour être couvert par les futurs excédents actifs.

Nous tenons, en terminant, à attirer l'attention sur la situation réjouissante du fonds de renouvellement. Malgré les prélèvements notables opérés pour renouvellement du matériel roulant et de la superstructure, ce fonds s'est de nouveau accru, cette année, de fr. 741,809 et atteint le chiffre imposant de fr. 61,140,471.

Au surplus, nous vous soumettons, d'accord avec la Direction générale, les résolutions suivantes:

1. Les comptes de 1908 et le bilan au 31 décembre 1908 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. Le solde passif du compte de profits et pertes de 1908, par fr. 2,854,074. 40, est reporté à compte nouveau et il y a lieu d'y ajouter le montant des allocations de renchérissement de la vie payées pour l'année 1908 (fr. 2,540,000 en chiffre rond).

3. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1908 est approuvée.

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

Berne, le 29 avril 1908.

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

Le président,

Casimir von Arx.

Le secrétaire,

Murset.