

**Zeitschrift:** Comptes de l'année ... / Chemins de fer fédéraux  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1914)

**Artikel:** Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation de la gestion et des comptes des chemins de fer fédéraux pour 1914  
**Autor:** Motta / Schatzmann  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676197>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.02.2025

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

## Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

l'approbation de la gestion et des comptes des  
chemins de fer fédéraux pour 1914.

(Du 21 mai 1915.)

---

Monsieur le président et messieurs,

**Généralités.**

Le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux nous a transmis le 10 mai 1915 pour vous être soumis le rapport de la direction générale sur la gestion et les comptes de l'année 1914. Une délégation de la commission permanente a comparé le compte de profits et pertes et le bilan avec les livres correspondants et a constaté une concordance parfaite.

Dans le message concernant l'approbation de la gestion et des comptes des chemins de fer fédéraux pour 1913 nous avons dit que le département des chemins de fer avait fait part à la direction générale des chemins de fer fédéraux de sa manière de voir sur la prolongation du délai de présentation des comptes annuels et la possibilité de simplifier ces comptes et nous ajoutons que l'administration pré-

senterait un rapport à ce sujet. Le département n'a pas encore reçu de préavis, mais entre temps il a proposé à la direction générale d'autres simplifications relatives au rapport annuel.

### Résultat financier.

Dans le budget de 1914, la direction générale ne prévoyait pour l'année écoulée qu'une très modeste augmentation de 1 % sur les recettes des voyageurs et des marchandises et cela malgré l'accroissement du trafic que devait produire l'exposition nationale. La situation générale des affaires et le taux élevé de l'intérêt ne permettaient pas de s'attendre à un meilleur résultat. Le trafic des 7 premiers mois de l'année justifia ces prévisions. Le transport des voyageurs ne donna qu'une plus-value de recettes de 450.000 francs par rapport à 1913, tandis que le trafic-marchandises restait de 2.000.000 de francs environ en-dessous de celui de l'année précédente, par suite surtout de la diminution des transports de matériaux de construction. En temps normaux, on aurait toutefois pu escompter une clôture de compte satisfaisante.

Mais la guerre européenne qui éclata au commencement du mois d'août et paralysa le commerce et l'industrie eut également une répercussion considérable sur les finances des chemins de fer fédéraux. Les recettes mensuelles du transport des voyageurs n'atteignirent que la moitié ou les deux tiers au plus des recettes habituelles, et pour les marchandises elles descendirent même, au mois d'août, à 40 %. Une chute de trafic si extraordinaire et si rapide ne s'était encore jamais produite dans les chemins de fer suisses. La guerre de 1870/71 avait à peine fait sentir ses effets sur les résultats d'exploitation des entreprises de transport.

Jusqu'ici, seules les années 1908 et 1909 accusèrent des excédents de dépenses qui provinrent de la stagnation des affaires et s'élevèrent à 5.8 et 4 millions. De 1910 à 1913, les excédents nets se montèrent, après de forts amortissements, à 7.9, 6.1, 1.9 et 1.6 millions. L'année de la guerre 1914 accuse un excédent de dépenses de 17.2 millions de francs, après amortissement de la quote légale de 8.9 millions et de 1.2 million pour pertes sur les constructions et frais d'émission. D'après les résultats des premiers mois de guerre, on aurait pu s'attendre à une différence encore beaucoup plus forte. Mais cet état de choses n'en grève pas moins lourdement l'entreprise, d'autant plus que le contre-

coup des événements se fera encore longtemps sentir. Cet équilibre instable exigeait une administration et une gestion prudentes et économes. Les autorités dirigeantes ont pris immédiatement les mesures nécessaires. Les dépenses d'exploitation ont été réduites dans la mesure du possible. En outre, l'augmentation du prix des billets aller et retour produira sans doute un relèvement durable des recettes.

### Compte d'exploitation.

A une moins-value de 14.7 % pour le trafic des voyageurs et de 13.6 % pour celui des marchandises correspond toutefois une diminution des dépenses pour le personnel et le matériel. D'après les renseignements fournis par la direction générale à la page 113 de son rapport, les recettes ne sont pas complètes, car les indemnités de transport pour la mobilisation de l'armée et pour les autres transports militaires en novembre et en décembre ne sont pas comprises dans les chiffres indiqués. Pour comparaison, nous donnons ci-après les résultats des six dernières années:

Année	Recettes d'exploitation Fr.	Par km. de ligne Fr.	Augmentation Fr.
1914 . . .	183.538.680	65.503	—13.72
1913 . . .	212.721.315	76.711	3,24
1912 . . .	206.056.419	75.038	4,86
1911 . . .	196.511.857	71.407	4,75
1910 . . .	187.604.055	68.419	7,66
1909 . . .	174.261.181	63.122	1,73

Année	Dépenses d'exploitation Fr.	Par km. de ligne Fr.	Augmentation Fr.
1914 . . .	128.364.302	45.812	— 3.59
1913 . . .	133.147.697	48.015	3,69
1912 . . .	128.403.938	46.897	8.05
1911 . . .	118.821.314	43.334	2,36
1910 . . .	116.079.243	42.334	0,07
1909 . . .	116.001.885	42.367	— 0.47

Les dépenses nettes d'exploitation ne comprennent que les frais d'exploitation et d'entretien proprement dits; le montant de 6.830.235 francs à solder sur le fonds spécial

pour renouvellement, assurance-incendie, rentes-accidents, etc. est compris dans le compte d'exploitation. La diminution des dépenses nettes d'exploitation qui se monte à 4,8 millions a été surtout obtenue par une réduction des parcours et de l'entretien des installations de la ligne. Cette diminution se répartit comme suit:

Personnel de l'administration et de l'exploitation . . . . .	0.4	million	de	francs
Entretien de la voie . . . . .	0.5	»	»	»
Entretien du matériel roulant . . . . .	1.0	»	»	»
Combustibles et matières de graissage . . . . .	1.9	»	»	»
Dépenses diverses, matériel roulant, etc. . . . .	1.0	»	»	»
<hr/>				
Total, comme ci-dessus,	4.8	millions de francs		

Le personnel a été moins nombreux qu'en 1913. Il y avait en service:

	à traitement fixe	engagés à la journée	au total
Fin 1914 . . . . .	25.863	10.095	35.958
» 1913 . . . . .	25.999	11.627	37.626
<hr/>			
Différence en moins pour 1914	136	1.532	1.668

### Compte de profits et pertes.

Voici les chiffres des deux dernières années:

	1914	1913
	Fr.	Fr.
Excédent des recettes d'exploitation calculé sur la base des recettes d'exploitation nettes, comme indiqué ci-dessus . . . . .	55.174.377	79.573.618
Produit des valeurs et créances . . . . .	3.830.090	4.901.957
Intérêts à la charge du compte de construction . . . . .	1.582.035	1.076.152
Produit de la navigation à vapeur sur le lac de Constance . . . . .	61.505	105.493
Subvention de l'Italie pour l'exploitation (Simplon) . . . . .	66.000	66.000
Rentrées diverses . . . . .	159.600	77.724
<hr/>		
Total	60.873.607	85.800.944

*Dépenses:*

	Fr.	Fr.
Bail Vevey-Chevbres . . . . .	45.000	45.000
Intérêts des emprunts consolidés . . . . .	55.109.888	52.916.294
Intérêts des dettes flottantes . . . . .	1.115.753	2.056.519
Amortissement légal . . . . .	8.926.560	8.355.783
Amortissement d'installations disparues	816.834	1.345.764
Amortissement de frais d'emprunts . . . . .	442.814	5.867.797
Versement au fonds de renouvellement . . . . .	9.097.168	9.783.121
Versement aux réserves pour pensions	27.164	30.121
Versement au fonds d'assurance-incendie	330.917	320.065
Versement au fonds des rentes-accidents	619.577	1.900.000
Intérêt et amortissement du déficit de la caisse de secours . . . . .	1.500.000	1.500.000
Dépenses diverses . . . . .	77.183	67.123
	<hr/>	<hr/>
Total	78.108.858	84.187.587
	<hr/>	<hr/>
Excédent des dépenses . . . . .	17.235.251	1.113.357
Solde actif de l'exercice précédent . . . . .	8.039.164	6.425.807
Report à compte nouveau . . . . .	9.196.087	8.039.164

L'excédent du compte d'exploitation est la rubrique qui a le plus souffert des événements. Il est de 24.4 millions inférieur à celui de l'année précédente et suffit tout juste à payer les intérêts des emprunts consolidés. Le reste des recettes est loin de suffire à assurer les arrérages nécessaires pour les renouvellements et les amortissements. L'administration fait figurer cependant dans les dépenses du compte de profits et pertes le montant de l'amortissement légal sur le capital d'établissement et les autres amortissements, ainsi que les crédits accordés aux réserves et fonds spéciaux. Si les recettes et l'ancien solde ne suffisent pas à couvrir ces prestations, cette dépense devra être considérée provisoirement comme une simple écriture. En face d'un bilan équilibré de cette façon, nous trouvons un solde passif augmenté d'un montant correspondant. Ce n'est que lorsque ce solde aura été éteint au moyen des recettes ultérieures que les obligations seront complètement remplies.

Les autres rubriques du compte de profits et pertes sont réglées par les circonstances. C'est entre autres le cas pour les intérêts. L'accroissement de la dette de l'entreprise et du taux de l'intérêt entraîne une augmentation du montant des intérêts de 1.8 million de francs.

L'amortissement du déficit de la caisse de secours, qui est fixé à 1.5 million, paraît justifié par l'augmentation constante du déficit.

La deuxième attribution de 619.577 francs au fonds des rentes-accidents, comme valeur de capital des nouvelles obligations assumées par l'entreprise pendant l'exercice, aurait dû figurer, d'après les dispositions de l'ordonnance sur la comptabilité, dans le compte d'exploitation et non dans le compte de profits et pertes, car il ne s'agit pas d'une réserve, mais du remboursement d'une obligation contractée pendant l'exercice.

### Fonds de renouvellement.

Le compte de rendement distinct ayant été aboli pour les anciennes lignes du St-Gothard, on a supprimé également les taux de versements particuliers en usage jusqu'ici sur ce réseau. Le crédit affecté à ce fonds pour 1914 a été calculé de façon uniforme selon les taux réglementaires des chemins de fer fédéraux du 28 septembre 1906. La différence en moins de 700.000 francs accusée par les versements provient d'une diminution dans la construction des locomotives et des wagons. Les prélèvements sur le fonds sont de 2.628.000 francs inférieurs à ceux de l'année précédente; cela résulte d'un ralentissement dans les travaux de renouvellement, surtout dans la mise au rebut du matériel roulant.

### Fonds de réserve.

La revision de l'article 8 de la loi de rachat concernant les versements à ce fonds n'a pas encore été faite. Aussi longtemps qu'il n'y aura pas des excédents de recettes suffisants, cette prescription n'aura pas d'importance. L'année 1913 avait donné une réserve de 8 millions de francs, considérée comme solde actif et qui a contribué à diminuer d'autant la différence du nouveau compte.

### Bilan.

Le compte de construction accuse un accroissement de 46 millions; les dépenses nettes de construction ne s'élèvent cependant qu'à 41.3 millions de francs. Le surplus provient de reports du compte des objets inachevés. Les augmentations les plus importantes concernent l'achat de nouveau matériel roulant, les transformations des gares de Berne et de St-Fiden, ainsi

que la pose de la double voie sur les lignes Berne-Thoune et Winterthour-St-Gall.

Les dépenses à amortir ont été augmentées de 2.8 millions provenant des frais et pertes de cours sur l'emprunt des chemins de fer fédéraux de 60 millions à 4 %. La remise des titres se fit au cours moyen de 95.5 %.

Les emprunts consolidés contractés en 1914 sont ceux déjà mentionnés de 60 millions et un autre de 12 millions constitué par l'attribution de bons de dépôt à la caisse de pensions et de secours; par contre 6.8 millions de titres ont été remboursés. A la fin de 1914 le total des emprunts s'élevait à la somme de 1560 millions de francs.

L'emprunt de 60 millions sert en partie au remboursement des bons de caisse au montant de 34 millions de francs, ce qui réduisit d'une somme correspondante les dettes flottantes.

Les modifications apportées aux autres rubriques du bilan sont restées dans les limites usuelles.

#### Caisses de secours pour le personnel.

D'après le rapport spécial de la direction générale sur la caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et employés, le nombre des assurés est monté à 20.668 avec un salaire assuré total de 56.544.717 francs; la caisse a versé, en outre, en pensions annuelles 3.996.450 francs à 2.572 invalides, 1.323.272 francs à 2.096 veuves, 145.962 francs à 1.041 orphelins et 51.160 francs à 136 groupes d'orphelins pensionnés.

Le compte de profits et pertes boucle avec une perte de 1.200.460 francs résultant surtout de la surinvalidation qui s'élève à 123 %. La réserve mathématique, y compris les dépôts d'épargne, s'élevait à 145.180.933 francs et le déficit à 30.745.513 francs. L'administration a versé une nouvelle somme de 1.5 million pour amortir ce déficit.

En juin entrèrent en vigueur les statuts de la caisse de maladie et de secours des ouvriers permanents, révisés au sens de la loi sur l'assurance-maladie et accidents du 13 juin 1911. L'assurance-maladie (caisse-maladie) fut séparée de l'assurance-invalidité et décès (caisse de secours). La caisse-maladie réunit dans ses deux classes 11.911 membres. Son compte accuse un bénéfice annuel de 25.687 francs qui

provient de l'allocation de la Confédération au montant de 32.400 francs. Sans cette contribution, les chemins de fer fédéraux auraient dû prendre la perte à leur charge. La caisse de secours des ouvriers comptait à la fin de l'année 8.692 membres actifs et 694 invalides pensionnés. La caisse d'invalidité et de décès repose sur le système de la répartition qui prévoit que les excédents de dépenses sont couverts par les recettes d'exploitation des chemins de fer fédéraux; en 1914, ces derniers ont versé 338.332 francs à cette caisse.

Les deux caisses de secours pour les employés de l'ancienne compagnie du Gothard et du Jura-Neuchâtelois sont réunies actuellement à la caisse de pensions et de secours des chemins de fer fédéraux. Mais pour 1914 les comptes ont encore été établis à part. La réserve mathématique de la caisse de secours du Gothard s'élève à 21.185.857 francs, celle du Jura-Neuchâtelois à 1.125.052 francs avec un déficit de 156.874 francs. Les justifications des chemins de fer fédéraux ne donnent pas des chiffres exacts pour cette dernière caisse. Le déficit n'a aucune importance puisque la réserve mathématique doit toujours être calculée à nouveau pour les caisses de secours fusionnées. Nous comptons en outre les fonds de secours ci-après: fonds de retraites P. L. M., fonds de couverture des pensions de l'ancien J.-S., fonds de couverture des pensions de l'ancien G.-B., fonds pour secours extraordinaires de l'ancien Central.

Voici quelques données sur le mouvement et l'état de toutes ces caisses en 1914:

Cotisation des membres . . . . .	fr. 4.174.821
Contribution de l'administration . . . . .	» 6.821.160
Recettes diverses . . . . .	» 5.774.403
<i>Total des recettes</i>	<u>fr. 16.770.384</u>
Secours . . . . .	fr. 7.852.711
Remboursement aux membres . . . . .	» 150.196
Dépenses diverses . . . . .	» 4.491
<i>Total des dépenses</i>	<u>fr. 8.007.398</u>
Excédent des recettes . . . . .	fr. 8.762.986
Etat de fortune à fin 1913 . . . . .	fr. 129.961.394
Etat de fortune à fin 1914 . . . . .	» 138.724.380
Déficit à fin 1914 . . . . .	» 30.902.387
<i>Etat de fortune total</i>	<u>fr. 169.626.764</u>

Pour les valeurs on a conservé les cours de fin décembre 1913, de sorte que l'on n'a pas porté en compte de nouvelles pertes de cours.

### Construction et exploitation.

Le tableau ci-dessous montre quelles ont été pour la *voie de fer et les installations fixes* les dépenses de construction de 1914 comparées aux crédits budgétaires et aux dépenses de 1913.

Tableau comparatif des dépenses de construction en 1914 et du budget pour 1914\*.

	Budget de 1914	Dépenses en 1914	Dépenses en plus ou en moins
	Fr.	Fr.	Fr.
II <sup>e</sup> Tunnel du Simplon . . . . .	6.300.000 <i>3.000 000</i>	5.843.254 <i>5.936.289</i>	— 456.746 <i>+2.936.289</i>
Chemin de fer du lac de Brienz .	1.700.000 <i>2.000.000</i>	1.739.649 <i>1.263.259</i>	+ 39.649 <i>— 736.741</i>
Direction générale :			
Ligne de base du Hauenstein .	6.500.000 <i>5.500 000</i>	8.426.223 <i>9.948.347</i>	+1.926.223 <i>+4.448.347</i>
Autres travaux . . . . .	1.647.140 <i>650.240</i>	1.062.745 <i>408.581</i>	— 584.395 <i>— 241.659</i>
I <sup>er</sup> arrondissement . . . . .	7.101.000 <i>7.316.500</i>	4.967.826 <i>8.447.568</i>	—2.133.174 <i>+1.131.068</i>
II <sup>e</sup> arrondissement . . . . .	8.788.700 <i>7.519.600</i>	5.927.577 <i>7.102.841</i>	—2.861.123 <i>— 416.759</i>
III <sup>e</sup> arrondissement . . . . .	5.672.300 <i>5.098.400</i>	2.726.014 <i>3.371.235</i>	—2.946.286 <i>—1.727.165</i>
IV <sup>e</sup> arrondissement . . . . .	4.311.600 <i>5.417.100</i>	2.288.220 <i>5,909.137</i>	—2.023.380 <i>+ 492.037</i>
V <sup>e</sup> arrondissement . . . . .	3.748.400 <i>3.024.400</i>	2.580.654 <i>3.182.587</i>	—1.167.746 <i>+ 158.187</i>
Total .	45,769.140 <i>39,526.240</i>	35.562 162 <i>45.569.844</i>	—10.206.978 <i>+6.043.604</i>

\* Les chiffres en caractères italiques indiquent les prévisions budgétaires et dépenses de construction en 1913.

Dès le début de la guerre une partie des travaux en cours ont été totalement arrêtés ou considérablement réduits; d'autres qui devaient être exécutés complètement en 1914, n'ont pas été commencés du tout. On suspendit tout à fait les travaux dont la continuation n'était pas exigée par des raisons techniques ou qui ne répondaient pas à un besoin urgent et immédiat. Ces mesures contribuèrent naturellement à diminuer de façon importante les dépenses de construction par rapport au budget de 1914; d'après le tableau ci-dessus, cette diminution s'élève à 10.206.978 francs.

D'autre part, certains travaux de tunnel, par exemple ceux du Hauenstein et du chemin de fer du lac de Brienz, ne pouvaient être interrompus sans inconvénients et ils furent continués en entier. Ils accusent, à eux seuls, un dépassement total de 1.965.872 francs sur les prévisions budgétaires. Mais comme il ne s'agit pas ici de décomptes pour travaux encore inachevés, mais seulement des dépenses de l'année 1914, ce dépassement ne peut servir de base pour apprécier le coût définitif de ces travaux.

Le compte « Travaux inachevés » est descendu de 98.243.031 à 93.449.934 francs, soit une diminution de 4.793.097 francs.

Pour les *acquisitions de matériel roulant*, le budget prévoyait 12.287.100 francs et l'on a dépensé 9.650.898 francs; pour le mobilier et les appareils, la prévision était de 750.300 francs et la dépense a été de 419.181 francs.

Les *dépenses totales de construction* en 1914, y compris celles pour entreprises accessoires (navigation à vapeur sur le lac de Constance) se sont élevées à fr. 45.634.152,51 (budget de construction de 1914 58.819.740 francs). Une somme de fr. 4.465.065,29 étant imputable sur le compte d'exploitation, les dépenses nettes de construction se montent donc à fr. 41.169.087,22 (fr. 46.235.283,78 en 1913).

En 1914, il a été *réfectionné 106 km. de voie* en matériel nouveau type pour lignes principales; les voies actuellement construites en matériel des nouveaux types des C. F. F. accusent une longueur totale de 1824 km.

Aux données fournies par le rapport de gestion du département des chemins de fer sur les *parcours effectués par les trains*, ce joignent celles de la page 121 du rapport de la direction générale. Il y est dit que le service des voyageurs prévu pour l'horaire d'été accusait une augmentation de 556.000 kilomètres-trains dont 206.315 concernaient le trafic

supplémentaire auquel les chemins de fer fédéraux devaient faire face pendant l'exposition nationale.

### Conclusion.

Nous vous recommandons d'adopter le projet d'arrêté ci-après, qui est conforme aux propositions du conseil d'administration des chemins de fer fédéraux et saisissons cette occasion de vous renouveler, monsieur le président et messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 21 mai 1915.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

*Le président de la Confédération,*  
MOTTA.

*Le chancelier de la Confédération,*  
SCHATZMANN.

---

### *Annexes :*

- 1° Rapport et proposition du conseil d'administration, du 10 mai 1915
- 2° Rapport de la direction générale, du 16 avril 1915.