L'amortissement industriel dans les entreprises ferroviaires

Par Edouard M. Fallet, Thoune

Sommaire

	Page
Définition de l'amortissement industriel	513
Les différents aspects du problème de l'amortissement industriel	514
Les points les plus marquants de l'économie industrielle des chemins de fer	519
Le compte d'établissement des chemins de fer	520
Les principales causes de dépréciation des immobilisations ferroviaires	523
Les systèmes d'amortissement industriel pratiqués par les entreprises ferroviaires	des
différents pays	525
Conclusions	539

La concurrence de l'automobile, désastreuse pour mainte compagnie de chemins de fer, a attiré, un peu dans tous les pays, l'attention des pouvoirs publics sur l'amortissement industriel dans les entreprises ferroviaires. Le problème rencontre, aujourd'hui, un intérêt croissant. Il est à l'ordre du jour, en particulier aux Chemins de fer fédéraux suisses, où l'on voudrait de nouveau abréger le délai légal d'amortissement du capital d'établissement, délai qui avait été porté de soixante à cent ans, au lendemain de la guerre. Pour marquer l'importance du problème, nous mentionnerons aussi que l'Union internationale des chemins de fer, à Paris, s'occupe actuellement d'une façon suivie de la question de l'amortissement industriel dans les entreprises ferroviaires.

Quant à notre étude, nous avons jugé utile, afin de fixer les idées, de donner d'abord un aperçu général de la théorie de l'amortissement, tel qu'il est pratiqué habituellement dans les entreprises industrielles.

I.

Définition de l'amortissement industriel

On sait que, pour les causes les plus diverses, toutes les valeurs de l'actif du bilan sont sujettes à des moins-values et à des plus-values. C'est le cas, en particulier, des moyens de production ou des immobilisations industrielles, comme on dit plus couramment, lesquelles constituent le capital fixe des entreprises. En ce qui regarde les immobilisations, il est d'une prudence élémentaire de ne tenir compte que des moins-values.

Or, tandis que pour la plupart des valeurs les moyens de mesurer les fluctuations et la consommation sont relativement simples (cotes de la bourse, prixcourants des marchés, pesage, métrage et comptage), il n'en est pas de même pour une machine ou pour une partie quelconque de l'appareil de production. La valeur actuelle ou valeur d'usage (Gebrauchswert) est une donnée économique impossible à saisir par des moyens de mesure purement techniques. Il ne nous reste que la possibilité de recourir à des moyens de mesure d'ordre économique. Ils sont représentés par le fonctionnement de l'amortissement industriel qui permet seul de calculer les frais découlant de la dépréciation du capital fixe.

Comme on lui attribue, de plus, la tâche d'empêcher la destruction du capital fixe, nous pourrions donner à l'amortissement industriel la définition suivante, assez large d'ailleurs:

L'amortissement industriel est une opération comptable touchant le compte d'exploitation, le compte d'établissement et le bilan et ayant le but, eu égard à la dépréciation ou consomption des immobilisations pour des causes d'ordre fonctionnel et organique, de pourvoir à la conservation du capital fixe, ainsi qu'à la détermination exacte du résultat économique des entreprises.

Les différents aspects du problème de l'amortissement industriel

La valeur industrielle 1) des immobilisations doit être répartie sur les différentes périodes de leur vie industrielle 2). Tout le monde est d'accord sur ce point. Des divergences assez graves éclatent, cependant, lorsqu'il s'agit de fixer le rythme des amortissements. C'est que, comme nous venons de le dire, l'amortissement industriel a essentiellement un double but qui est, d'une part, la conservation du capital fixe, et, d'autre part, l'établissement des frais découlant de la dépréciation des immobilisations. Suivant l'interprétation ou la prépondérance que l'on donnera à l'un ou l'autre de ces deux buts, le rythme des amortissements s'en trouvera sensiblement modifié. Aussi convient-il de considérer le problème sous le quadruple aspect de la situation de fortune, de la détermination du résultat économique, du calcul du prix de revient et de la réacquisition des immobilisations.

Suivant les réflexions des caméralistes, il n'y a qu'un moyen d'empêcher une situation de fortune ébranlée: l'amortissement de la dette proportionnellement à la dépréciation graduelle des immobilisations. Lorsque la valeur de celles-ci sera devenue nulle, la dette devra être complètement amortie. L'amortissement financier prétend donc remplacer, en quelque sorte, l'amortissement industriel.

Ce procédé est contestable à plusieurs égards. Il frappe tout particulièrement par cette insouciance complète de la conservation du capital fixe. Ses partisans semblent ne pas songer à la continuité de l'exploitation. Et, en effet, l'amortissement financier est pratiqué en grand par les entreprises dont la durée est limitée

i) Nous appelons valeur industrielle la différence entre la valeur d'acquisition ou d'autres valeurs que nous jugerons bon de faire intervenir, et la valeur vénale d'une immobilisation.

²⁾ Par vie industrielle, nous entendons la durée de l'utilisation d'une immobilisation.

par une concession, par exemple. D'autre part, l'amortissement financier en guise d'amortissement industriel ne permet aucun calcul exact du résultat économique.

Le résultat d'un exercice étant déterminé, aujourd'hui, par la comparaison de la situation de fortune donnée par le bilan d'ouverture et par le bilan de clôture de cet exercice, l'amortissement est considéré comme un moyen de rectifier l'état de fortune en tenant compte des moins-values du capital fixe. Toute la législation fiscale est orientée dans cette direction.

Les comptes d'amortissement sont donc des comptes de rectification ou de compensation au passif du bilan ¹), destinés à compenser une diminution de la substance de l'entreprise. Les amortissements ont comme effet de conserver le capital fixe, car le jour de la vente ou de la suppression de l'immobilisation amortie, ils empêcheront une perte évidente et partant une destruction de capital propre.

Autrefois, la réserve d'amortissement 2) s'appelait fonds de renouvellement. On se figurait que les sommes portées au passif du bilan lient pour ainsi dire une partie de l'actif liquide, en préparant de la sorte les moyens pour le renouvellement des immobilisations. Cette assertion n'est toutefois exacte que dans le cas où les produits réalisés suffisent à couvrir les charges. Si l'exercice boucle par une perte, on pourra bien comptabiliser les frais découlant de la dépréciation du capital fixe, mais il ne sera pas possible de constituer, simultanément, les fonds nécessaires pour le renouvellement.

En s'appuyant sur ce cas exceptionnel, on peut affirmer catégoriquement qu'il est erroné de voir le but de l'amortissement industriel dans la préparation des moyens liquides pour le renouvellement. La possibilité de renouvellement peut, mais ne doit pas forcément en être la conséquence. Dans des conditions normales, cette possibilité est en outre une question de liquidité du bilan. En effet, les valeurs actives, correspondant à la réserve d'amortissement au passif, peuvent se trouver parmi les immobilisations comme parmi n'importe quelle autre partie de l'actif.

Suivant la conception de M. le professeur Schmalenbach, par exemple, et contrairement à la doctrine caméralistique, le résultat économique d'une période comptable n'est pas la différence entre l'état de fortune au début et à la fin de cette période, mais la différence entre les produits de la vente des mar-

¹⁾ Du côté formel, nous distinguons deux méthodes d'amortissement. L'amortissement direct consiste à diminuer, à la fin de chaque exercice, la valeur d'inventaire des immobilisations du montant de la moins-value. L'amortissement indirect, par contre, consiste à laisser intact le montant des immobilisations et à ouvrir un compte d'amortissement. Il a l'avantage de nous renseigner, à l'actif, sur la valeur d'acquisition des immobilisations, et, au passif, sur le total des amortissements. Ce dernier procédé est indispensable pour des démonstrations théoriques auxquelles il se prête admirablement bien. D'un autre côté, sitôt qu'on s'écarte de la valeur d'acquisition normale ou de la valeur comptable des immobilisations comme base du calcul des amortissements, le procédé direct n'a plus guère de sens.

²⁾ S'il nous arrive de parler parfois, au cours de ce travail, de la réserve d'amortissement — elle représente au passif du bilan le solde créditeur du compte d'amortissement — nous voudrions pourtant en avoir le cœur net en expliquant que cette réserve a une nature juridique tout autre que les comptes de réserve véritables; en réalité, le solde créditeur du compte d'amortissement représente une compensation pour la partie des immobilisations qui a été consommée au cours du processus de production.

chandises (Warenumsatz) et les charges de l'acquisition ou de la fabrication des dites (Warenbeschaffung). Le centre de gravité de l'établissement du résultat économique ou rendement ne reposerait donc plus sur le bilan de clôture, mais sur le compte de profits et pertes.

Le principe moderne de la détermination du résultat économique (Erfolgs-rechnung) exige la répartition aussi exacte que possible des charges. Les frais découlant de la dépréciation du capital fixe fournissent, en pareil cas, un des exemples les plus typiques.

L'exercice annuel ou la période comptable est personnifié. S'il reçoit ce qui lui est dû, il doit en revanche payer ce qu'il doit en fait de marchandises, de salaires, de services et de consommation de capital. A cet égard, nous pouvons dire avec à propos que les amortissements sont le salaire des machines, salaire à payer suivant la capacité de rendement du moyen de production. L'amortissement industriel joue donc un rôle prépondérant lors de la détermination rigoureusement exacte du résultat économique d'une entreprise. Ce fait nous permet de mieux saisir combien il est erroné de faire dépendre les amortissements des bénéfices réalisés. Qu'il y ait eu bénéfice ou perte, les frais sont les mêmes; il faut, en tout cas, les comptabiliser exactement, à moins de fausser le résultat économique.

Ici surgit le grave problème de trouver les méthodes d'amortissement applicables aux différents groupes d'immobilisations. Nous avons là en première ligne l'amortissement constant. C'est la forme la plus simple et, par conséquent, aussi la plus répandue de l'amortissement industriel. Bien que généralement appliqué dans la pratique, ce procédé est néanmoins réservé par la théorie à un groupe distinct d'immobilisations, dont la caractéristique est la fin soudaine et non une diminution successive de la valeur d'usage.

Tous les objets exposés à l'usure et à la détérioration successives (même indépendamment de toute utilisation) ou qui laissent supposer, pour d'autres raisons, une diminution graduelle de leur valeur d'usage, sont sujets à l'amortissement dégressif. La plupart des immobilisations figurent dans cette catégorie.

L'amortissement dégressif peut revêtir un double aspect, à savoir la forme de l'amortissement à dégression égale ou de l'amortissement à dégression inégale. Le premier peut être à dégression arithmétique ou à dégression géométrique. Celle-ci est la plus répandue sous la forme particulière que nous nommons habituellement l'amortissement proportionnel.

L'amortissement progressif est excessivement rare. La pratique l'ignore pour ainsi dire complètement, tandis que les théoriciens imaginent certaines possibilités d'application de ce procédé.

Cependant, la répartition judicieuse des charges d'amortissement sur les périodes de la vie industrielle reste problématique.

La base essentielle de la théorie moderne du prix de revient est sans doute la connaissance et l'examen approfondis des frais de toute nature survenant dans l'exploitation d'une industrie. Les sciences commerciales ont donné à l'analyse des frais (Kostenlehre) un développement extraordinaire.

Autrefois, à une époque trop orientée du côté statique du bilan, on considérait la dépréciation du capital fixe comme une pure perte. Aussi les amortissements furent-ils passés par le compte de profits et pertes. Toutefois, lorsque nous nous rappelons, par exemple, que les machines, en s'usant, ont transféré une partie de leur valeur aux produits qui y ont passé, nous devons reconnaître aussi que, par là-même, cette usure constitue une partie du prix de revient de ces produits. Les amortissements rentrent dans les frais d'exploitation au même titre que les frais des matières et des salaires.

Des deux problèmes qui appellent la discussion, ici, nous entendons la répartition des frais d'amortissement rentrant dans le prix de revient et la stabilisation des frais rentrant dans le prix de revient, le dernier est sans doute le plus intéressant. Tandis que les frais de la main-d'œuvre et le coût des matières sont d'habitude les éléments relativement stables du prix de revient pendant une période entière, voire pendant plusieurs périodes, les frais occasionnés par les immobilisations varient énormément d'une période à l'autre. Leur importance est d'autant plus considérable qu'ils couvrent la presque totalité des frais généraux de fabrication. Cependant, la stabilité des prix de revient ne peut être obtenue que par une adaptation des amortissements aux autres frais provoqués par les immobilisations.

Des études approfondies du problème ont révélé que l'amortissement est fonction de trois variables, à savoir: les frais de réparation, la capacité de rendement et les intérêts de la valeur d'usage. Les calculs confirment ce qui suit: tandis que la valeur d'usage et, avec elle, le montant des intérêts baissent successivement au cours de la vie industrielle, les frais de réparation ou d'entretien augmentent graduellement. Le total des deux sommes reste constant. Par conséquent, si nous tenons à stabiliser les frais rentrant dans le prix de revient, nous appliquerons de même l'amortissement constant qui fournit, dans bien des cas, des résultats concordants. Mais suivant la courbe des frais d'entretien, le taux d'intérêt et les fluctuations de la capacité de rendement, on arrive souvent aussi à des résultats absolument contraires. L'amortissement constant n'est pas seul applicable. Il y a lieu plutôt de rechercher les méthodes qui fournissent des courbes conformes à la valeur d'usage des différentes catégories d'immobilisations. Ces méthodes sont l'amortissement avec intérêts composés, l'amortissement constant et l'amortissement proportionnel. L'étude de leur applicabilité aux différentes catégories d'immobilisations industrielles est des plus intéressantes.

En examinant les amortissements au point de vue de la réacquisition des immobilisations, on est obligé d'étudier une série de phénomènes et de problèmes économiques (la dévalorisation de l'or, l'augmentation des salaires, la stabilisation des prix, etc.) que nous nous dispensons de développer ici. Nous insisterons seulement sur le fait incontestable que tous les objets des besoins quotidiens, voire les immobilisations industrielles subissent, à quelques exceptions près, au cours du temps un renchérissement successif. Ce phénomène est familier même aux pays qui ont adopté la monnaie à étalon or.

Le prix étant le rapport entre deux valeurs, dont l'une est nécessairement la monnaie, on peut se demander de quel côté se trouve la cause de la hausse générale des prix: du côté des marchandises ou du côté de la monnaie? On invoque la dévalorisation de l'or. Cependant, la cause du renchérissement ne se trouve pas exclusivement du côté de la monnaie, mais en partie aussi du côté des marchandises, et, en particulier, indépendamment des différentes lois de l'échange, du côté de la production.

Déjà avant la guerre, les ingénieurs-conseils tinrent compte de ce renchérissement dans leurs calculs de la rentabilité des entreprises à long terme tels que, par exemple, les chemins de fer. En Allemagne, on comptait, pour le matériel de superstructure de la voie ferrée, avec un renchérissement de 1 à $1\frac{1}{2}$ % par an.

Depuis la guerre surtout, le problème du montant indispensable des amortissements est entré dans sa phase aiguë. Le seul but de l'amortissement industriel est-il de reproduire le montant de la valeur d'acquisition normale, immuable jusqu'à l'expiration de la vie industrielle? Pendant les périodes de renchérissement, la valeur réelle (Sachwert) des immobilisations n'accuse-t-elle pas une hausse considérable, à tel point que la valeur de liquidation, même déduction faite des amortissements, et la valeur de réacquisition dépassent la valeur d'acquisition primitive? Lorsqu'il y va de la vitalité d'une entreprise, on est tenté de voir plus grand et de concevoir la conservation du capital fixe dans sa vraie signification, c'est-à-dire de calculer les amortissements de façon à ce que, toutes autres conditions remplies, l'entreprise dispose toujours d'un établissement complet en vue d'une production sans accrocs.

En général, trois valeurs ou coûts concourent, aujourd'hui, à la détermination du montant indispensable des amortissements, à savoir:

1º La valeur ou le coût d'acquisition normal. C'est le montant, exprimé en monnaie et effectivement payé pour l'acquisition ou pour la construction des immobilisations.

2º La valeur ou le coût d'acquisition du jour, représentant la somme d'argent nécessaire pour l'acquisition ou pour la construction des immobilisations le jour où l'on calcule les amortissements.

3º La valeur ou le coût de réacquisition, tout court, par quoi l'on entend la somme d'argent nécessaire pour le renouvellement effectif des immobilisations au moment de leur mise hors de service.

Tandis que l'amortissement sur la valeur d'acquisition normale a l'avantage de tabler sur une donnée nettement déterminée, cette méthode a l'inconvénient de rendre malaisée la comparabilité des périodes et des résultats des différentes exploitations, puisque les acquisitions et constructions tombent dans des périodes de conjoncture différente. Le calcul des amortissements selon la valeur d'acquisition du jour doit, par contre, éliminer de la comptabilité les influences des fluctuations de la puissance d'achat de l'argent; mais la détermination de cette seconde valeur n'est pas exempte d'arbitraire. La méthode de la valeur de réacquisition, dont le but est le renouvellement intégral des immobilisations, a

toujours trouvé l'approbation des théoriciens plutôt que des praticiens. Il s'agit évidemment d'une valeur purement estimative.

L'application d'une valeur autre que la valeur d'acquisition normale n'a de sens que dans le cas d'un renchérissement important des prix. Et encore là, la controverse est la suivante: Les partisans de la valeur de réacquisition ou de la valeur d'acquisition du jour prétendent que leurs méthodes ne visent qu'à maintenir l'intégrité du capital fixe, tandis que ses adversaires estiment qu'elle a pour but de procurer des capitaux à l'entreprise. Or, disent les adversaires, est-il juste de se procurer de la part des consommateurs actuels, en augmentant les prix de production, le surplus de capitaux nécessaires pour la continuation de l'exploitation, ou, ce surplus de capitaux devra-t-il être avancé, en son temps, par l'entrepreneur, respectivement par le marché des capitaux?

Les points les plus marquants de l'économie industrielle des chemins de fer

Pour une plus parfaite compréhension du sujet que nous nous sommes proposé de traiter, on doit tenir compte de la particularité des conditions financières, économiques, juridiques et commerciales prévalant dans la construction et dans l'exploitation des chemins de fer. Ces conditions peuvent être résumées brièvement comme suit:

- 1º L'industrie des chemins de fer n'est pas une industrie libre, mais une industrie liée à une concession de l'Etat.
- 2º La construction et l'exploitation sont soumises à des lois et à des prescriptions d'ordre public.
- 3º La sécurité de l'exploitation est un facteur économique de première importance.
- 4º Les chemins de fer ont, plus que d'autres entreprises auxiliaires, le caractère d'entreprises intermédiaires ou de services publics, ils sont un instrument de l'économie nationale.
 - 5º Ils ont une structure financière très particulière qui se distingue:
 - a) par une grande disproportion entre les fonds propres et les fonds étrangers; ces derniers sont presque toujours de beaucoup supérieurs aux premiers;
 - b) par certains rapports caractéristiques entre le capital, les recettes et les dépenses d'exploitation, rapports qui nous permettent de constater que le capital des entreprises ferroviaires tourne très lentement, puisqu'il lui faut, normalement, de quatre à cinq ans pour tourner une fois.
- 6º Le monopole de fait d'autrefois a eu de graves conséquences d'ordre commercial parmi lesquelles nous citerons:
 - a) l'obligation de transporter;
 - b) la souveraineté de l'Etat en matière tarifaire;
 - c) l'introduction du système tarifaire mixte qui ne tient pas uniquement compte du poids et du volume des marchandises transportées, mais encore de la

valeur de ces dernières, ce qui veut dire que le transport de certaines marchandises ne laisse pas une marge de bénéfice suffisante ou est exécuté au prix de revient, voire à un prix inférieur, tandis que le transport d'autres marchandises doit compenser la perte ainsi causée.

H.

Le compte d'établissement des chemins de fer

Il va sans dire que la situation créée aux chemins de fer dans l'économie nationale, l'ingérence des pouvoirs législatifs et exécutifs et le fait que de nombreux chemins de fer principaux sont des entreprises déjà séculaires jouissant donc d'une grande tradition industrielle, ont provoqué des retards et des irrégularités dans l'économie commerciale, et, en particulier, dans la comptabilité qui n'est plus du tout à la hauteur de la tâche que l'industrie et le commerce lui imposent aujourd'hui.

En abordant le problème de l'amortissement industriel, notre premier souci va aux valeurs d'immobilisation qui se divisent en deux catégories: les valeurs matérielles et les valeurs immatérielles. Cette dernière catégorie se subdivise à son tour en valeurs réelles et en valeurs fictives. Dans une entreprise ferroviaire, toutes ces valeurs d'immobilisation sont représentées, mais dans des proportions fort différentes.

Les valeurs d'immobilisation matérielles de la voie et du parc du matériel roulant embrassent, en général, la presque totalité des immobilisations. Dans les compagnies ne pratiquant pas les participations financières à d'autres entreprises ferroviaires, industrielles ou commerciales, la voie et le matériel roulant représentent même les seules et uniques immobilisations. Aussi est-ce à eux seuls que nous nous intéresserons particulièrement dans la suite.

Notre première tâche est donc d'analyser plus à fond le compte d'établissement qui a un caractère essentiellement statistique, puisqu'il indique les dépenses utiles d'établissement des chemins de fer, sans donner la valeur actuelle des immobilisations. Il résulte de cette analyse que plusieurs faits ne nous donnent même pas la garantie nécessaire de l'exactitude du chiffre statistique du compte d'établissement. Or, pour l'amortissement industriel, on devrait pouvoir tabler au moins sur le coût original de construction.

Dans certains pays, l'histoire très mouvementée des compagnies de chemins de fer, les nombreuses faillites et ventes à des prix absolument dérisoires de lignes entières, comme aussi les continuels changements dans l'organisation des réseaux par les rachats, les fusions, etc. nous font comprendre l'inanité du compte d'établissement comme compte d'inventaire.

La ventilation des dépenses d'exploitation et des dépenses d'établissement est, en outre, un des problèmes les plus ardus de la comptabilité ferroviaire. Dans ce domaine, de nombreux abus ont été commis et le contrôle financier, institué parfois assez tard après la construction de lignes très importantes, n'a pas réussi à les empêcher. Souvent aussi, la complication des rapports financiers entre

l'Etat et les compagnies n'a pas été en dernier lieu la cause de la mauvaise gestion économique et financière de ces dernières. Nombreuses sont les administrations qui ne connaissent pas l'état exact de leur fortune. L'évaluation des immobilisations ferroviaires s'impose donc de toute façon, si nous voulons créer une base solide pour l'amortissement industriel.

Nous constatons que certains genres d'évaluations sont très courants dans les chemins de fer. Ils ont, en général, le but d'établir une base pour l'imposition fiscale, pour le rachat des réseaux, pour la tarification ou pour le contrôle de l'émission d'obligations. Cependant, l'évaluation fiscale est d'emblée inutilisable pour les fins de l'amortissement industriel.

La détermination de la valeur de rachat et de la base pour la tarification table, la plupart du temps, sur l'évaluation commerciale des réseaux. C'est la première des trois principales méthodes d'évaluation. Elle consiste en la capitalisation, à un taux donné, du produit net annuel de l'entreprise. Ne donnant aucunement la valeur individuelle des multiples catégories d'immobilisations, cette méthode ne saurait nous satisfaire.

Un autre procédé, la reconstitution historique du compte d'établissement, est indispensable lorsque nous voulons déterminer les dépenses réellement faites pour la construction et l'établissement d'un chemin de fer. Elle exige, toutefois, des travaux de longue haleine. D'autre part, la reconstitution historique, aussi minutieuse qu'elle soit, ne garantit nullement l'existence de toutes les immobilisations, ni leur état d'entretien. Une visite des installations fixes et du matériel roulant est nécessaire. On conçoit donc aisément que toute évaluation vraiment sérieuse doit se baser sur l'inventaire général des immobilisations ferroviaires. C'est la troisième méthode.

La plupart des compagnies reculent devant cet établissement de l'inventaire, parce qu'il s'agit d'un travail coûteux, exigeant la collaboration d'un personnel stylé et très nombreux. Tout comme la reconstitution historique, il nécessite des travaux de longue haleine. Et lors de l'évaluation de l'inventaire, quels prix appliquera-t-on aux quantités innombrables d'immobilisations de toute nature? On conçoit le travail énorme que l'évaluation exige non seulement pour l'estimation des terrains dans les différentes contrées, mais encore pour arriver à calculer le coût original de construction et le coût de reconstruction de l'infrastructure, de la superstructure et de toutes les dépendances du chemin de fer.

Les nomenclatures et les classifications des dépenses d'établissement varient beaucoup d'un pays à l'autre. La plupart des classifications se font d'après les deux titres Voie et travaux et Matériel roulant. Pour le reste, elles suivent généralement le programme d'exécution des travaux. Les objets de même genre et caractère sont groupés ensemble, si possible. Les principaux travaux d'infrastructure et de superstructure sont marqués par des titres qui se subdivisent en plusieurs sous-comptes. Il en est de même du matériel roulant. D'ailleurs, lorsqu'on a étudié un tant soit peu les analyses très minutieuses des comptes d'immobilisations des autres entreprises industrielles, on est frappé de voir avec quelle insouciance la comptabilité des chemins de fer classifie les immobilisations eu égard à la question primordiale de l'amortissement industriel.

A l'heure actuelle, la Classification of Investment in Road and Equipment of Steam Roads prescribed by the Interstate Commerce Commission in accordance with section 20 of the Act to regulate commerce, effective July 1st, 1914, passe pour être la plus complète de toutes les classifications et nomenclatures des dépenses d'établissement. Elle présente, en tout cas, un intérêt de premier ordre, grâce à ses nombreux détails et aux commentaires qui accompagnent chaque compte. Le compte général est divisé en trois chapitres: Voie, Matériel roulant et Frais généraux, dont chacun embrasse un certain nombre de primary accounts. Nous en reproduisons ci-après la liste déjà suffisamment longue à laquelle s'ajoute, dans les documents originaux, un grand nombre de sous-comptes.

I. Voie

- 1. Direction technique.
- 2. Terrains pour le service des transports.
- 3. Terrassements.
- 4. Conduites de force souterraines.
- 5. Tunnels et passages souterrains.
- 6. Ponts et ponceaux.
- 7. Edifices.
- 8. Traverses.
- 9. Rails.
- 10. Autre matériel de voie.
- 11. Ballast.
- 12. Pose et réglage de la voie de fer.
- 13. Clôtures le long de la ligne.
- 14. Clôtures contre la neige et le sable et haies contre la neige.
- 15. Croisements et signaux.
- 16. Bâtiments de gares et d'administration.
- 17. Bâtiments du service de la voie.
- 18. Installations de prise d'eau.
- 19. Dépôts de combustibles.
- 20. Ateliers et dépôts de locomotives.
- 21. Silos.
- 22. Entrepôts.
- 23. Quais et docks.
- 24. Quais à charbon et à minerai.
- 25. Usines à gaz.
- 26. Lignes téléphoniques et télégraphiques.
- 27. Signaux et enclenchements.

- 28. Barrages, canaux et conduites forcées.
- 29. Usines électriques.
- 30. Sous-stations électriques.
- 31. Systèmes de transmission de l'énergie.
- 32. Systèmes de distribution de l'énergie.
- 33. Pylônes et attaches de la conduite électrique.
- 34. Câbles souterrains.
- 35. Ouvrages divers.
- 36. Pavage.
- 37. Machines du service de la voie.
- 38. Petit outillage du service de la voie.
- 39. Contributions à des travaux publics
- 40. Recettes et dépenses d'exploitation pendant la construction.
- 41. Prix de vente des lignes achetées.
- 42. Réfection des lignes achetées.
- 43. Autres dépenses relatives à la voie.
- 44. Installations mécaniques des ateliers.
- 45. Machines des usines électriques.
- 46. Appareillage des sous-stations électriques.
- 47. Matériel de construction et accessoires en magasin.

II. Matériel roulant

- 51. Locomotives à vapeur.
- 52. Autres locomotives.
- 53. Véhicules pour trains de marchandises.
- 54. Véhicules pour trains de voyageurs.
- 55. Equipement moteur des véhicules.
- 56. Flotte.
- 57. Véhicules de service.
- 58. Véhicules divers.

III. Frais généraux

- 71. Frais d'organisation.
- 72. Frais du personnel administratif.
- 73. Frais judiciaires.
- 74. Matériel de bureau et imprimés.
- 75. Taxes.
- 76. Intérêts pendant la construction.
- 77. Autres frais généraux.

Les principales causes de dépréciation des immobilisations ferroviaires

Les causes de dépréciation des immobilisations sont un autre élément indispensable pour l'amortissement industriel. D'une façon générale, nous distinguons deux catégories de causes de dépréciation: les causes organiques et les causes fonctionnelles. Les unes regardent les fonctions et les autres l'état industriel des immobilisations. Les causes organiques déprécient les immobilisations d'une façon suivie et graduelle. Leurs effets peuvent être calculés à l'avance. Les causes fonctionnelles, par contre, sont caractérisées par leur soudaineté et leur imprévisibilité.

Eu égard aux immobilisations ferroviaires, nous distinguons les principales causes de dépréciation que voici: 1° Causes organiques: les influences naturelles et l'usure mécanique. 2° Causes fonctionnelles: le progrès technique incessant, les velléités de la vie économique, les revendications des usagers du chemin de fer et des pouvoirs publics.

On ose affirmer qu'à l'encontre de la plupart des établissements industriels, l'appareil de production ou d'exploitation des entreprises de chemins de fer est presque entièrement situé en plein air et exposé à tous les vents. Les éléments ont une emprise considérable sur l'établissement ferroviaire. M. Acworth, par exemple, l'expert anglais et collaborateur au plan Dawes, estime qu'un tiers des frais de renouvellement de la superstructure est imputable aux intempéries.

Les influences naturelles provoquées par les conditions atmosphériques ne peuvent être, forcément, que d'ordre physique ou chimique. Il ne saurait, cependant, être question ici d'entrer dans des détails. Les conditions thermiques et hygrométriques de l'atmosphère sont, en général, les deux facteurs naturels qui provoquent la déformation physique (efforts par suite de la dilatation et du rétrécissement de l'acier des rails et de la ferronnerie, etc.) et la désagrégation chimique (rouille, pourriture, etc.) d'une grande partie des immobilisations. Nous ne manquerons pas non plus de citer la végétation qui constitue, dans les pays tropiques, un danger continuel pour l'exploitation des chemins de fer.

Quant à l'usure mécanique, elle est provoquée par les trains en mouvement. Le processus de transport des chemins de fer consiste à mouvoir des convois de matériel roulant sur une voie de fer spécialement aménagée. Le travail mécanique fourni par ce mouvement se communique à la superstructure de la voie principalement par trois sortes d'efforts auxquels celle-ci doit résister:

- 1º Les efforts verticaux résultant de la pesanteur des trains.
- 2º Les efforts longitudinaux qui finissent toujours par déplacer quelque peu les rails dans le sens de la marche des trains (cheminement, Längsschub).
- 3º Les efforts transversaux qui sont causés par le secouement des véhicules contre les rails.

L'usure mécanique est la conséquence de la résistance à ces trois sortes d'efforts. Elle se produit à la superstructure de la voie et au matériel roulant, parfois même à l'infrastructure, lorsque celle-ci est composée d'ouvrages d'art. Le matériel roulant s'use indubitablement plus vite que la superstructure, voire l'infrastructure. Et notons bien que l'usure du matériel de transport, par suite du mouvement, est indépendante de la charge commerciale. Quant à l'ensemble de l'établissement ferroviaire, M. Acworth estime que les ³/₅ des frais de renouvellement sont indépendants du trafic.

En ce qui regarde le progrès technique incessant, la plupart des perfectionnements et des innovations de l'établissement ferroviaire tendent à accroître la rentabilité ou la sécurité ou encore — ce qui vaut le mieux — les deux à la fois. De tout temps, les chemins de fer se sont adaptés au progrès technique. Cependant, hormis le cas de l'électrification, la rationalisation aiguë rencontrée parfois dans les autres industries où l'on est souvent obligé de changer du jour au lendemain l'outillage complet afin de pouvoir maintenir la rentabilité (et non seulement pour l'augmenter), est plutôt rare dans les entreprises ferroviaires. Le progrès technique se manifeste dans l'élimination de défauts du tracé, dans l'amélioration de la voie de fer, dans les perfectionnements du matériel de transports et surtout par les innovations dans les moyens de traction. Il s'agit d'augmenter la puissance de traction et la vitesse des locomotives comme aussi de diminuer la consommation de matières d'exploitation. Dans ces domaines, en effet, le progrès technique est le plus évident et le rapport entre la technique et l'économie le plus éclatant.

Parmi les causes relevant des velléités de la vie économique, nous nommerons l'augmentation du trafic qui nécessite la construction de nouvelles immobilisations et la suppression d'anciennes installations, la sensibilité aux crises des entreprises ferroviaires qui est un danger pour les lignes dont le trafic dépend d'une ou de quelques industries sensibles, à leur tour, aux crises, telle l'industrie minière. La concurrence automobile, enfin, le problème central de l'économie ferroviaire d'aujourd'hui, nécessite des mesures de rationalisation non seulement, mais encore, dans certains pays du moins (Etats-Unis et Grande-Bretagne), la suspension ou la suppression de l'exploitation de certains tronçons d'où résultent des moins-values et des pertes de capital fixe.

Les revendications des usagers du chemin de fer et des pouvoirs publics se fondent sur les motifs les plus divers (intérêts commerciaux, souci d'esthétique, besoin de confort, de luxe et d'hygiène). Elles regardent principalement l'aspect, l'aménagement et la situation des gares et l'état du matériel roulant. Les revendications relatives au trafic en général tendent presque toujours à l'accélération et à l'augmentation de la circulation ferroviaire. Le dépassement de certaines normes en ce qui regarde la vitesse de marche ou le nombre journalier des trains sur une ligne implique des modifications profondes de l'établissement ferroviaire et partant la dépréciation de nombreuses valeurs d'immobilisation.

Les conséquences techniques et économiques de la plupart des faits invoqués ci-dessus constituent toujours le même cercle vicieux qui nous conduit de l'augmentation de la puissance de traction des locomotives et de la vitesse de marche des trains au renforcement de l'infrastructure et de la superstructure de la voie, comme aussi à l'extension des installations et, par conséquent, à la dépréciation de nombreuses immobilisations primitives.

III.

Les systèmes d'amortissement industriel pratiqués par les entreprises ferroviaires des différents pays

Le fait est évident: la façon d'envisager le problème de l'amortissement industriel dans les entreprises ferroviaires varie grandement d'un pays à l'autre. Nous donnons ci-après un résumé succinct du résultat de notre enquête internationale.

France. Pour bien comprendre la législation et la jurisprudence françaises en matière de comptabilité et de gestion financière des compagnies de chemins de fer, il est indispensable d'approfondir la question, parfois assez complexe, des rapports financiers entre l'Etat et les réseaux. On sait que, dès le début de la construction des chemins de fer, l'Etat français dut prêter son concours financier aux réseaux projetés. Il le fit non seulement sous la forme de souscriptions d'actions, de prêts, de subventions en argent et en travaux, il encouragea aussi les entrepreneurs et les bailleurs de fonds en diminuant les risques d'entreprise par le moyen de la garantie d'intérêt. L'Etat français a donc tout intérêt à ce que les résultats d'exploitation des réseaux soient aussi favorables que possible. Le partage des bénéfices doit lui assurer une part convenable, mais s'il y a des déficits d'exploitation, les réseaux font jouer sa garantie d'intérêt.

Les organes de l'Etat, chargés d'établir les règles d'ordre comptable, se basent, en outre, sur la législation budgétaire et sur la comptabilité administrative. Aussi la plupart des prescriptions s'inspirent-elles fortement de conceptions caméralistiques. Au point de vue commercial, les comptes et les bilans des réseaux français laissent beaucoup à désirer. La clarté des bilans, en particulier, souffre de cet état de choses.

La convention du 28 juin 1921 a mis fin à l'ancienne garantie d'intérêt de l'Etat, mais elle renferme d'autres stipulations importantes. Elle établit, en

particulier, «une coopération des réseaux entre eux et avec l'Etat et une solidarité financière qui assure l'établissement et le maintien de l'équilibre entre les charges de toute nature et les recettes fournies par le trafic».

Par un arrêt du 12 juin 1874, le Conseil d'Etat repoussa une tentative de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans de suivre les precédés d'amortissement admis généralement dans les entreprises industrielles. Les dépenses portées au compte d'exploitation doivent avoir un caractère d'utilité. Il faut, en outre, qu'elles soient effectives. Et comme le calcul d'une quote annuelle d'amortissement peut faire apparaître une insuffisance d'exploitation que l'Etat devrait combler aux termes des conventions antérieures à celle du 28 juin 1921, tandis que, peut-être, au moment de la suppression de l'installation le compte d'exploitation supporterait facilement les frais même d'un amortissement intégral, la jurisprudence française a toujours maintenu sa conception particulière du problème de l'amortissement industriel dans les compagnies de chemins de fer.

Les réseaux français, en raison de leurs rapports financiers avec l'Etat, ne pratiquent donc pas l'amortissement industriel régulier. Les dépenses de renouvellement sont imputées au compte d'exploitation. Les installations supprimées définitivement doivent être défalquées du compte d'établissement: Cet amortissement intégral n'est pas une mesure de prévoyance, mais une simple rectification, bien que le compte d'établissement des réseaux français n'ait en aucune manière le caractère d'un inventaire industriel.

Les dépenses de renouvellement et d'amortissement n'étant nullement constantes, les compagnies ont la faculté d'ouvrir un compte d'ordre pour dépenses à amortir et de constituer une réserve ou provision pour renouvellements. Cette provision est prélevée sur le bénéfice net distribuable aux actionnaires sous forme de dividendes, puisque l'Etat ne tolère aucun amortissement préalable à la charge du compte d'exploitation. On ne saurait insister trop sur l'irrégularité de ce procédé.

Comme en fin de concession, grâce au droit de réversion, l'Etat prendra possession de tous les ouvrages des compagnies, les réseaux français donnent la prépondérance à l'amortissement financier. Il n'est, cependant, guère possible de soutenir sérieusement la thèse que ce dernier supplée pour ainsi dire à l'amortissement industriel régulier. Au cours de la durée normale de la concession, qui est pour les grands réseaux de quatre-vingt-dix-neuf ans, la vie industrielle de nombreuses immobilisations expire. Une période aussi étendue peut embrasser deux, trois, voire beaucoup plus de générations d'une seule et même catégorie d'immobilisations. L'indivisibilité du système d'amortissement financier est, en outre, un grand inconvénient pour les calculs de rentabilité.

En résumé, la méthode d'amortissement des réseaux français n'atteint ni le but de la conservation du capital fixe, ni celui de la détermination exacte du résultat des différentes périodes. Il faut réprouver la mise à la charge d'un seul exercice, au moyen de l'amortissement intégral, des frais de dépréciation d'une installation, dont cette période n'a pas même bénéficié.

Allemagne. Les anciens chemins de fer d'Etat des pays allemands n'avaient pas prévu, dans leur comptabilité, des amortissements pour la dépréciation successive de l'établissement ferroviaire, tandis que la plupart des compagnies privées ont constitué un fonds de renouvellement.

L'érection, en exécution du plan Dawes, des Chemins de fer allemands du Reich en compagnie privée (Reichsbahngesetz du 30 août 1924) nécessita la réorganisation de la comptabilité sur la base de principes commerciaux. L'intérêt au résultat économique du grand réseau ferré du Reich, qui comprend tous les anciens chemins de fer d'Etat des différents pays, étant beaucoup plus vif aujourd'hui que jadis, il importe, à la Compagnie du Reich, de faire ressortir, dans ses comptes, les sommes affectées à l'amortissement industriel.

On se rend compte que les renouvellements non encore échus devraient figurer au moins comme montants partiels dans les comptes annuels. Les sommes distribuées à titre de bénéfices sont irrévocablement perdues pour l'entreprise. Une comptabilité de précision, comportant des amortissements suffisants, tend à conserver la substance, la moelle de l'entreprise, en empêchant la distribution de bénéfices fictifs aux dépens de cette substance même. Les circonstances dictent donc impérieusement, à la Compagnie du Reich, de faire des amortissements réguliers sous la forme d'un compte démontrant et enregistrant la moins-value des immobilisations. Cette clarté et sincérité sont d'autant plus souhaitables que le commerce et l'industrie allemands, ainsi que d'autres intéressés à l'économie financière de la Compagnie du Reich ont accusé celle-ci de pratiquer une politique de thésaurisation.

Aux termes du § 5 de la Reichsbahngesetz, le Reich transfère à la compagnie le droit exclusif d'exploiter les chemins de fer aux conditions fixées dans la loi et dans les statuts. Ce droit d'exploitation, qui expirera le 31 décembre 1964, figure à l'actif du bilan. Il comprend, en réalité, des valeurs d'immobilisation (Gebrauchswerte) qu'il faut entretenir, renouveler et amortir. Le § 9, chiffre 1, de la loi prescrit à cet égard ce qui suit: La compagnie sera tenue d'assurer l'exploitation des chemins de fer du Reich, ainsi que d'entretenir, de renouveler et de développer, à ses frais, les installations, le matériel et les accessoires, d'une façon satisfaisante et conformément aux besoins du trafic et au progrès technique. Le principe étant établi, aux termes du § 9 sans autres précisions, la compagnie a donc la latitude de choisir le procédé comptable et financier qui lui convient le mieux pour assurer le renouvellement de l'établissement.

La Compagnie des chemins de fer allemands du Reich n'amortit pas non plus ses immobilisations. Elle contrôle, toutefois, ses dépenses de renouvellement imputées au compte d'exploitation. Elle calcule le montant à dépenser pour ces renouvellements (Erneuerungs-Soll) absolument de la même façon dont sont déterminés les amortissements annuels dans toute autre entreprise.

Les organes administratifs de la Compagnie du Reich étant très réservés sur la question de l'amortissement industriel, nous n'avons malheureusement, et malgré des démarches pressantes, pu obtenir des chiffres exacts quant à la vie industrielle et aux taux d'amortissement des différentes catégories de valeurs

d'immobilisation. Tout ce que nous avons réussi à savoir c'est que, le droit d'exploitation étant divisé en différents grands chapitres (Bautitel), une moyenne de durée d'utilisation est établie pour chacun de ces chapitres. Les terrains n'entrent évidemment pas en ligne de compte, ici.

Les sommes effectivement dépensées, chaque année, pour le renouvellement des installations fixes et du matériel roulant de la Compagnie du Reich se meuvent entre le 2,5 et le 3 % du montant du droit d'exploitation. En 1927, les retranchements y compris, ce pourcentage s'élevait au 3,6 %. Dans son jugement du 24 août 1928 relatif à l'élévation des tarifs de la compagnie, le Reichsbahngericht estime ce taux de 3,6 % tout à fait insuffisant. Il le porta à 4,3 % de la valeur d'acquisition originale du réseau entier, ce qui ne laissa pas de susciter les protestations de l'industrie et du commerce allemands comme aussi du commissaire des chemins de fer.

Ce dernier trouve que le tribunal se base, avant tout, sur les usages commerciaux, lesquels ne tiennent pas suffisamment compte de la situation particulière de la Compagnie du Reich. Il faut avoir égard au fait que le capital d'établissement, comparativement au chiffre d'affaires, est considérablement plus élevé dans les chemins de fer que dans les autres industries. Les entreprises ferroviaires ne peuvent amortir aussi rapidement que l'industrie des automobiles, par exemple. Aux U. S. A., celle-ci accusait, en 1926, un capital d'établissement de deux milliards de dollars et un chiffre d'affaires de trois milliards, tandis que le capital d'établissement de la Compagnie du Reich s'élève à 25,5 milliards de RM. et le chiffre d'affaires à cinq milliards.

S'il est vrai que le capital d'établissement des chemins de fer tourne très lentement et qu'on est obligé de tenir compte de ce facteur, il est notoire aussi que les chemins de fer, en général, n'amortissent pas assez. D'autre part, avant la guerre, ils n'ont connu ni la concurrence effrénée de l'automobile, ni une rationalisation technique aussi étendue. Il est, par conséquent, inopportun de vouloir condamner les amortissements actuels pour la seule raison qu'ils sont supérieurs à ceux d'avant-guerre.

Grande-Bretagne. Malgré l'absence de toute mesure législative directe, les chemins de fer britanniques ont pratiqué, très tôt déjà, des méthodes raisonnables d'amortissement industriel. L'imputation pure et simple au compte d'exploitation des frais effectifs de renouvellement fut reconnue bientôt comme une méthode par trop lapidaire. L'effet de l'omission d'amortissements réguliers s'est fait sentir, en particulier, dans les entreprises en plein développement où la distance l'élargit entre l'époque de la dépréciation des valeurs d'immobilisation et l'époque de l'imputation au compte d'exploitation des dépenses effectives de renouvellement.

Par exemple, un nouvel embranchement de ligne, construit et ouvert au trafic, commence immédiatement à contribuer aux recettes de l'entreprise. Mais normalement, il se passera un grand laps de temps jusqu'à ce qu'une partie de la superstructure de la voie et des ouvrages de cette ligne doive être renouvelée. Il est évident, par conséquent, que les seules dépenses courantes grevant les

recettes de la ligne ne représentent pas une charge suffisante, puisque les frais de renouvellement seront à tort limités entièrement aux années futures et lointaines.

Afin de maintenir une position financière saine, il est donc de rigueur de prendre année après année, et pendant toute la vie industrielle des immobilisations, des mesures propres à compenser la moins-value de l'établissement. Aujourd'hui, les quatre grandes compagnies issues de la fusion de 1921 pratiquent toutes l'amortissement constant (straight line method), bien que l'on ne reconnaisse pas à cette méthode le même caractère scientifique qu'à d'autres. Elles en apprécient, toutefois, la simplicité et la trouvent suffisamment exacte pour tous les buts pratiques.

Avant la guerre, la provision annuelle débitée au compte d'exploitation, eu égard à la dépréciation des valeurs d'immobilisation, se calculait sur le coût primitif (original capital cost) de l'installation affectée. Depuis la guerre, l'accroissement considérable du coût des salaires et des matières a rendu ces provisions tout à fait insuffisantes pour le renouvellement des immobilisations qui ont été créées, à l'origine, à des prix comparativement bas. Une revision des bases du calcul des amortissements a eu comme conséquence l'adoption du coût estimatif de renouvellement (estimated renewal cost) du jour d'inscription des provisions. C'est donc la valeur d'acquisition du jour. Aussi ne parle-t-on plus de provisions et de fonds d'amortissement (depreciation fund), mais de provisions et de fonds de renouvellement (renewal fund).

La nouvelle base n'est appliquée, toutefois, que lorsque le renouvellement de l'installation est certain. On s'en tient au coût primitif d'établissement lorsqu'on sait d'avance que l'installation en question ne sera plus remplacée, de sorte qu'il y aura lieu de la retrancher du compte de capital au moment de la mise hors de service. Voyez l'exemple de l'usine électrique, lorsque la compagnie de chemins de fer a décidé d'acheter dorénavant le courant au lieu de le produire elle-même.

Comme il n'est pas habituel de prévoir des comptes de renouvellement pour chaque valeur d'immobilisation séparément, mais plutôt pour des groupes ou des classes d'immobilisations, on se borne aussi à des moyennes dans la fixation des taux.

Les compagnies anglaises distinguent, en général, deux sortes de moyennes. La première est applicable à des groupes d'objets dont il ne convient pas de fixer les variantes de la vie industrielle des différentes classes. On admet une standard life. C'est notamment le cas pour les objets ayant une durée assez limitée, tels les omnibus à moteur (véhicules routiers). Pour d'autres groupes, cependant, pour les machines et l'outillage, par exemple, les réseaux anglais calculent une weighted average, car la vie industrielle des différentes classes de machines varie énormément.

La fusion des compagnies de chemins de fer sous le régime du Railways Act, 1921, nécessita la refonte complète des tarifs. Pour éviter que le trafic soit grevé de taxes déraisonnables ne correspondant en aucune façon aux charges réelles des compagnies, les réseaux furent obligés de soumettre au Railway Rate Tribunal un état de toutes les charges économiques et financières. Les frais d'amortissement étant du nombre, les compagnies respectives indiquèrent à

cette instance les bases du calcul de leurs provisions de renouvellement. Les chiffres que nous reproduisons ci-après furent soumis au Railway Rate Tribunal à l'occasion de la première fixation des charges.

Vies industrielles et taux annuels d'amortissement adoptés par les quatre grandes compagnies britanniques 1)

Immobilisations	L. & N. E.		L. M. & S.		GW		Southern Ry	
Inmodusations	années	%	années	%	années	années %		%
Service de la voie								
Superstructure	$21 \frac{1}{2}$	$(4\frac{2}{3})$	21 ½	$(4\frac{2}{3})$	21 ½	$(4\frac{2}{3})$	21 ½	$(4\frac{2}{3})$
Outillage et machines	(25)	4				_		
Wagons de service	(30)	3 1/3			(25)	4		
Ouvrages sur piliers	(25)	4						
Equipement électrique de la								
voie	$(18\frac{1}{4})$	$5\frac{1}{2}$	(25)	4	_		$(33 \frac{1}{3})$	3
Equipement électrique aérien				_		_	(33 1/3)	3
Service de la traction								
Locomotives à vapeur	33 1/3	(3)	33 1/3	(3)	33 1/3	(3)	33 1/3	(3)
Locomotives électriques	$33\frac{1}{3}$	(3)	30	$(3\frac{1}{3})$	20	(5)	20	(5)
Voitures à voyageurs	30	$(3\frac{1}{3})$	30	(3 1/3)	40	$(2\frac{1}{2})$	30	$(3\frac{1}{3})$
Wagons à marchandises	30	$(3\frac{1}{3})$	30	(3 1/3)	40	$(2\frac{1}{2})$	33 1/3	(3)
Outillage et machines des ate-								
liers	(25)	4	(25)	4	(25)	-4	$(33 \frac{1}{3})$	3
Chaudières			$(33\frac{1}{3})$	3	· —			
Outillage électrique des dé-					ľ			
pôts de charbon	(20)	5					_	
Wagons de service	(30)	3 1/3			(25)	4		_
Service des gares et administra-			!					: :
tion centrale				ļ				
Installations hydrauliques	(25)	4					·	
Installations électriques	(25)	4					-	
Wagons de service	(30)	$3\frac{1}{3}$						-
Installations d'éclairage élec-					i !			
trique				. —	(20)	5		_
Installations d'énergie élec-					: I			
trique					(25)	-4		
Machines à imprimer les bil-					İ			
lets, etc	-				(5)	20	-	
	-							
					-			
					1			

¹⁾ Nous devons ce précieux document à l'obligeance personnelle de M. C. H. Newton, Chief Accountant du L. and N. E. Ry. Les chiffres entre parenthèses ont été ajoutés par nos soins d'après l'ouvrage de M. Newton, Railway Accounts, London 1930, et d'après Homberger, Wirtschaftsführung und Finanzwesen bei den englischen Eisenbahnen, Berlin 1928.

Immobilisations	L. & 1	N. E.	L. M. & S. GW South		GW		ern Ry	
Timitomisations	années	0/ /0	années	%	années	années %		%
Services auxiliaires et acce ss oires								
Omnibus à moteur	(10)	10			(10)	10	—	_
Camions pour paquets et mar-	ĺ		:					
chandises		_	· —	_	$(12 \frac{1}{2})$	8	(10)	10
Stations d'énergie électrique.	(25)	(4)	_		-		<u> </u>	
Bâtiments	_				(50)	2		_
Câbles et machines	_	_			(30)	$3\frac{1}{3}$		
Outillage auxiliaire					(20)	5	_	
Hôtels	(20)	(5)		i —				
Restaurants	(14)	(7)	-				_	
Bateaux à vapeur	(25)	4	(25)	4	(25)	4	(25)	4
Docks, ports et quais			(25)	4	-	_		
Bâtiments	(100)	(1)			(66 %)	$1\frac{1}{2}$		
Outillage et machines	(25)	(4)			(25)	4		_
			ļ					

On constate parfois des différences assez considérables entre les taux des quatre chemins de fer. Elles sont, en général, le résultat de conditions d'exploitation et d'organisation différentes et aussi de divergences de vue qui influencent fortement les calculs.

Les chiffres que nous venons de donner ont surtout une valeur documentaire. Les compagnies anglaises estiment qu'il est impossible de fixer, une fois pour toutes, des taux généralement applicables. Il est d'ailleurs des cas où les réseaux mettent en compte des sommes tout à fait arbitraires et non des provisions calculées conformément aux règles consacrées.

Généralement, les sociétés industrielles créditent le compte d'amortissement ou de renouvellement des amortissements annuels et le débitent des sommes affectées au renouvellement. Les chemins de fer anglais procèdent autrement, et c'est ici la seule occasion où l'Etat intervienne pratiquement dans la question de l'amortissement industriel des entreprises ferroviaires. La procédure à suivre est réglée par les prescriptions officielles relatives à la comptabilité des chemins de fer.

Les montants annuels des provisions de renouvellement sont opposés chaque année aux sommes effectivement dépensées pour le renouvellement. Si le montant des renouvellements n'atteint pas le montant de la provision, la différence entre les deux sommes est créditée au compte de renouvellement par le débit du compte de revenu. Il y a donc transfert au compte de renouvellement. Par contre, le total des travaux de renouvellement et des réacquisitions dépasse-t-il la provision établie, la différence est créditée au compte de revenu par le débit du compte de renouvellement. Il y a, par conséquent, transfert du compte de renouvellement au compte de revenu.

Ce jeu a lieu dans les différents comptes, au nombre de huit (n^{os} 10 à 17), formant ensemble le compte n^o 8 Revenue Receipts and Expenditure of

the whole Undertaking, et, en particulier, dans les sous-comptes (abstracts) du compte no 10 Receipts and Expenditure in respect of Railway Working, donc le compte d'exploitation du chemin de fer proprement dit.

Les chemins de fer anglais attachent une grande importance à leur système de comptes de renouvellement. Il est indéniable que ce dernier apporte une grande stabilité dans les mouvements du compte d'exploitation. D'autre part, les comptes de renouvellement et d'amortissement en général tendent à augmenter sensiblement la liquidité des bilans.

Les provisions actuelles de renouvellement tiennent bien compte du renchérissement. Mais comme par suite de l'insuffisance des amortissements accumulés avant le nouvel état de choses, le montant total pourrait ne pas être assez élevé, le London, Midland and Scottish Railway, par exemple, a opéré une augmentation du fonds de renouvellement par le débit d'autres réserves. Nous y voyons une nouvelle preuve de la gestion financière prudente des compagnies britanniques.

Belgique. C'est par la loi du 23 juillet 1926 que la Société Nationale des Chemins de fer Belges a été créée dans le dessein de sortir les chemins de fer de l'Etat du marasme financier causé par les hostilités. L'Etat accorda à la Société Nationale le droit d'exploiter, pendant soixante-quinze ans, son réseau ferroviaire. Ce droit d'exploitation a été évalué à onze milliards de francs belges. Il comprend toutes les installations, tous les ouvrages et tout le matériel nécessaires à l'exploitation.

L'obligation d'entretenir et de renouveler les différentes parties de l'établissement ferroviaire découle de l'article 8 des statuts. Afin de garantir et de faciliter l'obligation de renouvellement, les dispositions statutaires prévoyent la création d'un fonds de renouvellement. L'article 38 dit à cet égard ce qui suit: Des prélèvements destinés à alimenter le fonds de renouvellement des installations et du matériel et la réserve d'amortissement seront portés chaque année au compte d'exploitation. Ils seront calculés de façon à représenter l'amortissement industriel normal des voies, du matériel, de l'outillage, des bâtiments, des ouvrages d'art, suivant des formules arrêtées de commun accord entre le Ministre et le Conseil d'administration.

En vertu de cet article, la Société Nationale a entrepris une étude sérieuse du problème. Elle examina, en particulier, la valeur des objets à renouveler et la vie industrielle de ces objets. Estimant que la somme de 3,640,000,000 de francs or — elle représente le capital statistique d'établissement — ne suffirait plus, actuellement, pour construire et équiper le réseau, la Société Nationale tient compte du renchérissement au moyen d'un coefficient. Elle distingue donc bien la valeur de remplacement de la valeur des inventaires. C'est sur la première qu'elle base ses calculs.

Quant à la vie industrielle des divers éléments du compte d'établissement, les chiffres admis sont les suivants:

	ı	Vie industrielle	Pourcent annuel de la valeur
Voies et ballast		$33^{1}/_{3}$	3
Signaux		. 25	4
Outillage et matériel du service de la voie .		. 25	4
Locomotives		$33^{1}/_{3}$	3
Voitures		. 40	2,5
Wagons		. 40	$2,_{5}$
Automobiles		. 10	10
Gros outillage des ateliers		. 20	5
Mobilier et petit outillage du service de la trac	tion .	. 25	4
Mobilier et matériel divers du service de l'expl	loitati	on	
et des services généraux		. 25	4

L'infrastructure et les bâtiments ne sont pas compris dans le renouvellement. La Société Nationale estime «que les travaux de renouvellement de ces parties de l'actif présentent un caractère particulièrement imprévisible et quasi accidentel». Aussi se borne-t-elle, pour ces éléments, à la formule adoptée par les Chemins de fer fédéraux suisses, en portant la valeur des installations et ouvrages disparus à un compte spécial des dépenses à amortir pendant les années durant lesquelles la concession continue à courir.

Les chemins de fer d'Etat n'ayant jamais rien amorti, la Société Nationale, qui a dû reprendre un matériel déjà vieux et fatigué, s'est vu dans l'obligation d'accélérer le rythme d'amortissement, en admettant pour certaines catégories de voitures une vie industrielle de vingt-cinq ans et moins au lieu de la norme de quarante ans. Le renouvellement de tout le matériel selon ce rythme accéléré et son remplacement par des voitures métalliques robustes, exigerait une augmentation de 163 millions de la dotation annuelle du fonds de renouvellement. Ce chiffre tient compte de ce que le matériel métallique coûte, par place offerte, près du double du matériel ancien.

Dans son rapport sur le troisième exercice social, le conseil d'administration s'exprime à cet égard en ces termes: La Société Nationale n'est pas à même de supporter l'intégralité de cette charge. Pour une forte proportion, elle provient du passé. Il paraît donc équitable que l'Etat en assume sa part. La question a été soumise au Gouvernement.

Il y a là un exemple typique de l'importance capitale de la valeur d'acquisition du jour dans tout calcul d'amortissement ou de renouvellement.

Suisse. La Confédération suisse peut s'enorgueillir d'avoir édicté relativement très tôt (en 1883 et 1896) des mesures législatives garantissant l'amortissement industriel dans les compagnies privées comme aux Chemins de fer fédéraux.

La loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer, du 27 mars 1896, a plus particulièrement institué les bases comptables pour le rachat des anciennes compagnies principales par la Confédération suisse. Ses articles 10 à 14 renferment des prescriptions strictes au sujet du fonds de renouvelle-

ment des entreprises de chemins de fer. Ce fonds doit s'étendre aux constructions et aux installations sujettes à une usure importante, tels la superstructure, le matériel roulant, le mobilier et l'outillage. Les frais d'établissement ou d'acquisition originale et la durée probable d'utilisation des objets à amortir constituent les bases du calcul des versements annuels au fonds de renouvellement.

Ces versements sont portés rigoureusement au compte de profits et pertes, comme dépenses d'exploitation. Ils doivent y figurer lors même que les recettes d'exploitation ne suffisent pas à les couvrir. C'est qu'aux termes de la loi (article 11, alinéa 4), le fonds de renouvellement doit accuser en tout temps l'équivalent intégral de la moins-value subie matériellement ensuite d'usure ou d'autres causes par les ouvrages et objets mentionnés au premier alinéa du présent article.

Le montant total du fonds de renouvellement est porté au passif du bilan. Il n'est pas crédité d'intérêts.

Telles sont, dans leurs grandes lignes, les prescriptions légales relatives au fonds de renouvellement des compagnies suisses.

L'amortissement industriel jouant un grand rôle dans la détermination de la moins-value des réseaux ferroviaires en cas de rachat, cette période si importante dans les annales des chemins de fer suisses a suscité plusieurs débats judiciaires devant le Tribunal fédéral. Il s'agit, en particulier, du recours des cinq grandes compagnies (Gothard, Jura-Simplon, Nord-Est Suisse, Central Suisse et Union-Suisse) contre l'arrêté du Conseil fédéral du 12 juin 1899 fixant les versements annuels de ces chemins de fer au fonds de renouvellement, et du procès que le Central Suisse avait intenté au Conseil fédéral. Ces débats et les considérants des jugements du Tribunal fédéral ont beaucoup contribué à éclaircir la nature et la signification du fonds de renouvellement.

En effet, le terme de fonds de renouvellement et toute la terminologie que suscite l'emploi de cette expression pour désigner les différentes opérations (versements, prélèvements, etc.) y relatives ont donné lieu, à mainte reprise déjà, à des malentendus. Aussi serait-il indiqué de remplacer définitivement ce terme par la désignation plus propre de compte d'amortissement ou de compte de renouvellement.

Il ressort des rapports de gestion du Département fédéral des chemins de fer, pour les années 1911 à 1913, que cette autorité s'est beaucoup préoccupée, à cette époque, du problème de l'amortissement industriel dans les compagnies privées. Elle était soucieuse, avant tout, d'amener ces entreprises à faire des amortissements suffisants, non dans l'intérêt de la Confédération, mais dans l'intérêt de la gestion économique des compagnies même.

Une conférence eut lieu à Berne, le 27 octobre 1911, entre les représentants des compagnies et de l'autorité fédérale de contrôle. Les résultats tangibles de cette conférence furent l'adoption d'un règlement normal pour le fonds de renouvellement et de bases communes pour le calcul des versements annuels au fonds de renouvellement. Le règlement normal devait être appliqué pour la première fois lors de l'établissement des comptes de l'année 1912.

Bien qu'il s'agisse, dans la plupart des cas, de chemins de fer d'intérêt local avec des trains légers circulant à des vitesses de marche plutôt modestes de sorte que l'usure mécanique doit être considérée comme minime, on ne peut que s'étonner aujourd'hui des chiffres élevés adoptés par la conférence de Berne en ce qui regarde les vies industrielles moyennes. L'application de ces bases a évidemment comme conséquence une réduction considérable des amortissements. Ces compagnies le regretteront d'autant plus que la rentabilité de plusieurs d'entre elles accuse une tendance marquée à décroître par suite de la concurrence automobile.

En ce qui regarde les Chemins de fer fédéraux, les dispositions relatives au fonds de renouvellement de la loi sur la comptabilité sont pleinement applicables à l'entreprise nationalisée.

Il n'y avait aucune raison de modifier le système d'amortissement imposé aux anciennes compagnies principales. D'après le Règlement du fonds de renouvellement, du 28 septembre 1906, les versements au fonds de renouvellement déepndent du travail effectivement fourni par les moyens d'exploitation en fait de kilomètres de locomotives et de kilomètres d'essieux du matériel de transport. Une statistique très exacte des parcours kilométriques est donc toujours de rigueur.

L'ancien règlement de 1906, élaboré à une époque où l'on se piquait encore de pouvoir mesurer exactement la dépréciation des valeurs d'immobilisation, grâce aux mesurages de l'usure mécanique, a dû céder la place à un nouveau règlement lors de la réorganisation des Chemins de fer fédéraux, en 1923—1924.

Le nouveau règlement du 25 novembre 1924 ne se base plus du tout sur l'intensité de l'utilisation. Les parcours kilométriques ne jouent plus aucun rôle pour la fixation des versements au fonds de renouvellement. Les calculs se font sur la base d'un pourcentage d'amortissement applicable à la valeur d'inventaire des objets à amortir.

Objets à amortir:	Taux d'amo	
Superstructure (traverses, rails, attaches, crémaillères, aiguilles	, croise-	0/0
ments, plaques tournantes et chariots transbordeurs)		2,,
Locomotives à vapeur, locomotives électriques, automotrices et	wagons	
de chauffage		2,3
Voitures et fourgons à bagages		2
Wagons à marchandises, chariots transbordeurs et wagons de	service	1,8
Mobilier et outillage		1,2
Installations mécaniques et électriques des usines et sous-sta	tions, y	
compris les conduites tabulaires avec accessoires, ainsi que le r	mobilier	3
Lignes de transport		1
Lignes de contact		$1\frac{1}{2}$
Câble, voiture et installations mécaniques du funiculaire de I	Piotta .	3

Les Chemins de fer fédéraux n'amortissent que les valeurs d'immobilisation sujettes à une usure importante. Il y a, en effet, de nombreuses installations pour la dépréciation desquelles cette entreprise ne fait aucune prévision financière, parce que la moins-value annuelle, peu apparente, n'est pas la conséquence directe du travail de l'exploitation.

Les dépenses d'amortissement non couvertes par le fonds de renouvellement sont portées au débit du compte de profits et pertes, à moins que la valeur à défalquer du compte d'établissement ne soit par trop considérable. En pareil cas, elles sont débitées à un compte d'ordre à l'actif du bilan, ce qui permet d'échelonner les amortissements sur les années suivantes.

L'amortissement dit légal des Chemins de fer fédéraux (voir article 7 de la loi du rachat) était conçu au début comme amortissement financier, autrement dit, comme un remboursement successif, en 60 ans, de la dette ferroviaire. Une loi fédérale du 16 décembre 1920 modifia et compléta l'article 7 de la loi du rachat. Le délai d'amortissement fut fixé à cent ans. Depuis ces changements, l'amortissement légal des Chemins de fer fédéraux n'est plus qu'un amortissement industriel tout court, d'un caractère un peu spécial, il est vrai.

L'existence simultanée d'un fonds de renouvellement et d'un amortissement légal, dont la nature est ambiguë, s'explique exclusivement par l'évolution historique de ces institutions. Si l'on avait vraiment été conscient de l'importance de l'amortissement industriel calculé sur la valeur de l'ensemble de l'entreprise, on aurait certainement fixé des amortissements annuels plus élevés.

Tout le mécanisme d'amortissement des Chemins de fer fédéraux suisses est d'ailleurs des plus compliqués. Aussi la Direction générale de cette administration prendra-t-elle l'initiative de proposer un rythme d'amortissement plus accéléré et de mettre plus de clarté et de simplicité dans le système actuel, ce dont on ne peut que la féliciter.

Etats-Unis de l'Amérique du Nord. Aux U. S. A., le problème de l'amortissement industriel dans les chemins de fer a été étudié sous tous ses aspects. Quoique ayant été soulevée à quatre reprises, la solution pratique de la question n'en est, cependant, pas plus avancée qu'en 1907 où l'Interstate Commerce Commission imposa aux compagnies, avec la première comptabilité normale pour chemins de fer, l'obligation d'amortir le matériel roulant.

En 1920, le Transportation Act du 28 février apporta à l'article 20, chiffre (5) de l'Interstate Commerce Act un amendement ordonnant à la Commission de prescrire, dès que possible, les classes de la fortune ferroviaire à amortir, ainsi que les pourcentages d'amortissement.

Cet ordre du Congrès nord-américain est le point de départ de toutes les investigations, recherches et expertises, de tous les rapports et des nombreuses discussions qui devaient contribuer à éclaircir le problème si complexe de l'amortissement industriel dans les entreprises ferroviaires. Cependant, toutes les tentatives d'introduire un depreciation accounting sur des immobilisations autres que le matériel roulant se sont heurtées, jusqu'à ce jour, à la résistance opiniâtre des compagnies, dont le point de vue officiel est qu'un chemin de fer exploité avec un rendement de 100 % ne comporte aucune moins-value.

L'Interstate Commerce Commission reconnaît à l'amortissement industriel le double but d'établir les dépenses courantes d'exploitation conformément à la réalité et de pourvoir, dans les comptes, à l'intégrité de la fortune immobilisée. Le calcul de la moins-value annuelle à amortir se base sur la valeur industrielle et sur la vie industrielle des immobilisations. La valeur industrielle consiste, à son tour, dans la différence entre la valeur d'acquisition normale et la valeur vénale nette. C'est que la Commission est partisane absolue de l'amortissement constant et écarte toute valeur autre que la valeur d'acquisition normale.

L'opposition acharnée des compagnies contre toute introduction d'une méthode d'amortissement quelconque provient du fait que l'Interstate Commerce Commission avait appliqué ces méthodes lors de l'évaluation officielle des réseaux nord-américains pour établir la moins-value à déduire de la valeur de reconstruction. C'est à ce moment-là que la grande controverse entre l'autorité de Washington et les chemins de fer prit son origine. Aux Etats-Unis, l'opposition des compagnies contre le depreciation accounting s'explique uniquement en raison des relations de l'amortissement avec l'évaluation des réseaux.

Le cadre restreint de ce travail ne nous permet malheureusement pas de nous étendre davantage sur les théories actuelles de l'Interstate Commerce Commission. L'étude de ses rapports est de première importance pour quiconque désire connaître à fond les questions si intéressantes de l'amortissement industriel dans les entreprises ferroviaires.

Les prescriptions actuellement en vigueur au sujet de la technique de l'amortissement et du renouvellement sont renfermées dans les classifications définitives des comptes de 1914, et, en particulier, dans les instructions générales qui les précèdent. Les opérations au crédit du compte d'établissement sont soumises à un examen approfondi. Il s'agit notamment de savoir comment il faut procéder dans les deux cas possibles d'une immobilisation supprimée et remplacée, ainsi que d'une immobilisation supprimée et non remplacée.

Dans le premier cas, la valeur d'inventaire de l'immobilisation retirée (autre que les terrains et le matériel roulant) doit être créditée au compte d'immobilisations approprié. Le montant de ce crédit est passé par les débits des comptes suivants: 1º Compte d'amortissement, pour la somme amortie; 2º compte d'exploitation (frais d'entretien), pour la somme non amortie, plus les frais de démolition, mais moins le produit du vieux matériel et de l'assurance. La comptabilisation du matériel recouvré doit se faire conformément à l'emploi qui en a été ordonné.

Les immobilisations supprimées et non remplacées — c'est le second cas — sont aussi créditées au compte d'immobilisations approprié au moment où elles sont retirées du service. La somme amortie de ce crédit est ensuite passée par le débit du compte d'amortissement respectif, tandis que la somme non amortie, moins le produit du vieux matériel et de l'assurance, mais plus le coût de démolition, est débitée au compte de profits et pertes.

En ce qui regarde le matériel roulant, les prescriptions sont à peu de choses près les mêmes. La part amortie de la valeur d'inventaire est passée par le débit du compte d'amortissement respectif, la valeur du matériel recouvré est débité au compte de matières approprié, le montant de la moins-value correspondant à l'époque antérieure au 1er juillet 1907 va au compte de profits et pertes, tandis que le reste est imputé aux dépenses d'exploitation par le débit d'un compte de suppression du matériel roulant. Il y a donc pour chaque catégorie de matériel roulant trois comptes différents parmi les dépenses d'exploitation (pour les locomotives à vapeur, par exemple: No 308. Steam locomotives — Repairs; No 309. Steam locomotives — Depreciation; No 310. Steam locomotives — Retirements).

Selon les instructions générales, les comptes d'amortissement ont bien été prévus dans le but de créer des réserves qui réuniront ou réduiront du moins les sommes dont on devrait charger autrement, en un montant global, soit le compte de profits et pertes, soit le compte d'exploitation pour compenser l'immobilisation supprimée. Les amortissements doivent être crédités aux comptes d'amortissement mensuellement par des montants égaux imputés aux dépenses d'exploitation. Les chemins de fer doivent d'ailleurs faire parvenir à l'Interstate Commerce Commission, dans le rapport annuel qu'ils sont obligés d'adresser à cette autorité, un exposé sur les bases du calcul de ces frais. Les instructions générales prescrivent le coût original (estimé sinon connu), la valeur d'inventaire ou le prix d'achat.

Encore actuellement, les chemins de fer des Etats-Unis sont tenus d'amortir le matériel roulant seulement. Quant au reste de l'établissement, ils jouissent d'une entière liberté. Aussi n'ont-ils pas fait, en général, des efforts excessifs dans cette direction.

Lors de la première enquête de la depreciation section, en 1923, les 186 chemins de fer de la classe I possédaient des comptes d'amortissement comme suit:

a)	pour le matériel roulant seulement	144 compag	gnies
<i>b</i>)	pour tout le matériel fixe et roulant	13 »	
c)	pour le matériel roulant et quelques installations fixes	22 »	
d)	aucun	7 »	

Quant à l'emploi des moyens liquides retenus (tant qu'il n'y a pas de bilan déficitaire, bien entendu), les compagnies américaines en disposent librement. Elles les immobilisent le plus souvent aussitôt dans des acquisitions de matériel roulant ou dans des travaux de construction. Elles n'attachent pas à la liquidité du bilan une importance aussi considérable que les chemins de fer britanniques.

Les réserves d'amortissement, là où il y en a, pour les installations fixes, à fin décembre 1929, sont encore très faibles. A la Great Northern Railway Company, par exemple, elle s'élève au 0,78 % du capital immobilisé dans cette partie de l'établissement, et à la New York Central Railroad Company au 0,33 %.

Taux appliqués par la Pennsylvania R. R. Co. et le Southern Pacific System pour l'amortissement du matériel roulant et de quelques installations fixes

	Pennsy R. R		Southern Pacific System		
Classes à amortir	Vie	Taux	Vie	Taux	
	industrielle années	annuel %	industrielle années	annuel %	
		/0	1	70	
I. Locomotives à vapeur	23	4	28 1/3	3	
Locomotives électriques		$\overset{1}{4}$			
Automotrices à moteurs à gazoline .	7	12,5	21 1/4	4	
Véhicules pour trains de voyageurs:		,5	/4	_	
carcasse et revêtement en bois.	23	4	211/4	4	
carcasse acier, revêtement bois	36	2,5	$28\frac{1}{3}$	3	
carcasse et revêtement en acier .	_		$28\frac{1}{3}$	3	
Véhicules pour trains de marchandises :			/		
carcasse et revêtement en bois	20	4	20	4	
carcasse acier, revêtement en bois	32	$2,_{5}$	26%	3	
carcasse et revêtement en acier .	_	_	$26\frac{2}{3}$	3	
Wagons-restaurant	30	3			
Véhicules à moteur		 .	5	19	
II. Bâtiments et ateliers	20	$4,_{34}$	_	_	
Immeubles des usines hydroélectriques	20	4,34	50	1,,	
Immeubles des sous-stations	20	$4,_{34}$	20	1,,	
Immeubles des stations de transfor-		01		-	
mation	20	4,34	20	$4,_5$	
Immeubles des stations de distribu-					
tion	20	$4,_{34}$	-	-	
Câbles souterrains			20	4,6	
Installations des stations électrifiées.			20	$4,_5$	
Installations électriques des voitures				ا ۔	
et des wagons	-	-	18	5	
Installations électriques des locomo-			10	_	
tives	_	_	18	5	
Outillage des ateliers (machines)	20	4,34	_		
Signaux	20	4,34		_	

IV. Conclusions

En face des divergences de vue qui se sont fait jour, ici et là, sur l'opportunité et sur la nécessité de l'amortissement industriel dans les entreprises ferroviaires, il nous paraît inévitable d'insister sur cette question de principe.

Du point de vue scientifique, les chemins de fer doivent amortir, car leur capital fixe, à l'instar de celui des autres entreprises industrielles, se déprécie au cours de l'exploitation. Eu égard à la grande quantité d'immobilisations, les sommes consacrées à l'amortissement industriel, dans les administrations ferroviaires, devraient même être particulièrement considérables, ce qui, malheureusement, ne se confirme pas. La plupart des bilans et des comptes d'exploitation des chemins de fer ne renferment que des positions peu importantes qui, sous un titre quelconque, pourraient être considérées comme amortissements annuels ou comme réserves d'amortissement. Souvent, aucune somme n'est mise en compte dans ce dessein.

La cause de la lenteur primitive du rythme d'amortissement est la situation privilégiée des entreprises ferroviaires par suite du monopole de fait des transports. Mais cet état de choses a été complètement bouleversé dans l'après-guerre. Il y a, en effet, passé dix ans que les chemins de fer sont entrés dans une ère nouvelle. Le monopole de fait sur lequel ont été édifiées toute la législation et aussi toute l'économie ferroviaires n'existe plus. Le chemin de fer a trouvé un concurrent: l'automobile. Nous sommes aujourd'hui en présence d'une situation qui n'a plus rien de commun avec celle de l'ère précédente.

A l'heure actuelle, nous nous trouvons encore en plein dans la lutte a charnée entre la route et le rail. Il va sans dire que les chemins de fer ne pouvaient demeurer passifs et laisser les automobiles leur enlever tout le trafic. Toutefois, une grande partie des mesures prises jusqu'à présent pour combattre la concurrence de l'automobile n'ont été que des palliatifs. La plupart des entreprises ferroviaires ne sauraient faire mieux. L'absence totale de souplesse financière en est la cause fondamentale et pénible. Il faudrait aux chemins de fer d'abondantes réserves de bénéfice et des réserves d'amortissement suffisantes. Mais à très peu d'exceptions près, ils ne disposent ni des unes, ni des autres. Aussi, les représentants de l'automobilisme ne manquent-ils aucune occasion de flétrir l'incurie des entreprises ferroviaires. Vous auriez dû amortir vos installations pendant les bonnes années, comme le fait tout industriel quelque peu raisonnable, leur crient-ils.

Il y a là une part d'atroce vérité. Et la situation des chemins de fer nous apparaît bien plus alarmante encore, lorsque nous nous rendons compte de la nécessité d'une réorganisation complète de l'exploitation ferroviaire pour maintenir une rentabilité même modeste. On conçoit donc aisément que le rythme d'amortissement doit être accéléré. Il faut que les chemins de fer amortissent désormais leurs installations selon des principes moins mesquins, sinon il leur sera impossible d'entreprendre, au moment voulu, les grandes transformations indispensables.

Quant à l'insuffisance des recettes d'exploitation pour couvrir les frais d'amortissement, on peut dire, aujourd'hui, que les entreprises de transports par rail, si elles veulent maintenir leur rentabilité tout en accélérant le rythme des amortissements, doivent aller jusqu'à l'extrême limite de la compatibilité entre une exploitation dirigée selon les principes de l'économie privée et les tâches d'un service public. C'est ce que l'on a compris dans la plupart des pays pendant l'après-guerre où l'ère de la commercialisation a déjà été inaugurée. Cependant, il convient de faire remarquer que le principe économique doit être respecté encore davantage dans l'exploitation ferroviaire.

Nous ne nous lasserons donc pas de répéter combien les amortissements actuels nous paraissent insuffisants, surtout en face de la situation très délicate provoquée par l'automobilisme. Nous ne nous lasserons pas non plus d'insister sur l'urgente nécessité d'introduire dans toutes les compagnies, à quelle catégorie qu'elles appartiennent, un système d'amortissement bien compris avec des principes d'amortissement très larges. Une saine politique d'amortissement est, à notre avis, la seule condition qui permette aux chemins de fer de rester viables. Elle devrait d'ailleurs être englobée d'office dans le programme de commercialisation, grâce à laquelle les entreprises ferroviaires doivent pouvoir réussir à se maintenir à la surface sans avoir besoin de recourir à l'aide des corporations publiques.

Suivant le jugement du Reichsbahngericht du 24 août 1928 relatif à l'élévation des tarifs de la Compagnie des chemins de fer allemands du Reich, les amortissements doivent être une prévision en vue d'empêcher l'usure, le surannage et le dépassement par le progrès technique incessant de l'entreprise considérée dans son ensemble. Pour des raisons de sécurité non seulement, mais aussi afin de pouvoir garantir une exploitation technique et économique convenable, un chemin de fer doit toujours être en mesure de suivre l'évolution moderne très rapide, sans avoir besoin, chaque fois, de recourir au compte d'établissement. Les entreprises ferroviaires doivent être mises à même d'orienter leur exploitation à temps et convenablement en face de nouveaux moyens de transport. Ceux-ci ne seront pas conjurés par de simples constatations et des plaintes relatives à leur concurrence, dit le tribunal. C'est bien là le sens supérieur de l'amortissement industriel dans les compagnies de chemins de fer.