

Zeitschrift: Comptes de l'année ... / Chemins de fer fédéraux
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1903)

Artikel: Rapport de la Direction générale des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral sur la gestion et les comptes de l'année 1903, pour être soumis à l'Assemblée fédérale
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676176>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 26.04.2026

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

Rapport

de la

Direction générale des chemins de fer fédéraux au
Conseil fédéral sur la gestion et les comptes de
l'année 1903, pour être soumis à l'Assemblée fédérale.

(Du 5 avril 1904.)

*Monsieur le Président de la Confédération,
Messieurs les Conseillers fédéraux,*

Après que, dans le courant de l'année 1902, l'administration des chemins de fer fédéraux eut commencé à exploiter les réseaux des anciennes compagnies du Central, du Nord-Est et de l'Union Suisse, acquis par la Confédération en suite de rachats à l'amiable, ainsi que l'entreprise du chemin de fer Wohlen-Bremgarten, le 1^{er} janvier 1903 la division des arrondissements a été introduite pour ces différentes lignes telle qu'elle est prescrite par le règlement édicté, le 7 novembre 1899 par le Conseil fédéral pour l'exécution de la loi sur le rachat, avec supplément du 4 mars 1902.

Le 1^{er} mai 1903, le réseau des chemins de fer Jura-Simplon à l'exception du tunnel du Simplon, est devenu, ensuite de dénonciation du rachat sur la base de la concession, la propriété de la Confédération et l'exploitation des lignes qui le composent a également passé aux mains de l'administration des chemins de fer fédéraux. Sur l'invitation du Conseil fédéral, nous avons, d'entente avec la Direction des chemins de fer du Jura-Simplon, pris les mesures nécessaires pour assurer la continuation normale de l'exploitation. Les lignes des chemins de fer Jura-Simplon ont été attribuées aux I^{er} et II^{me} arrondissements,

conformément aux dispositions du règlement d'exécution précité; en suite de cette nouvelle division, les arrondissements comprennent désormais les lignes suivantes :

I^{er} arrondissement. Siège à Lausanne.

1. Genève — Lausanne — St-Maurice — Brigue ;
2. St-Maurice — Bouveret (—St-Gingolph) ;
3. Lausanne — Yverdon — Neuchâtel — Bienne ;
4. Neuchâtel — Auvernier — Verrières (—Pontarlier) ;
5. Cossonay — Vallorbe (—Jougne) ;
6. Pont — Vallorbe ;
7. Lausanne — Fribourg — Berne ;
8. Lausanne — Palézieux — Payerne — Lyss ;
9. Yverdon — Payerne — Fribourg.

II^{me} arrondissement. Siège à Bâle.

1. Bâle — Olten — Zofingue — Lucerne (y compris les gares de Bâle, d'Olten et de Lucerne et la station de Zofingue) ;
2. Olten — Berne — Thoune — Scherzligen (y compris la gare de Berne) ;
3. Bâle — Delémont — Bienne — Zollikofen — Berne ;
4. Delémont — Porrentruy — Delle ;
5. Sonceboz — La Chaux-de-Fonds ;
6. Bâle — frontière à St-Louis ;
7. Bâle, gare suisse — Bâle, gare badoise (chemin de fer de Jonction) ;
8. Pratteln — Schweizerhalle ;
9. Olten — Bienne (y compris la gare de Bienne) ;
10. Herzogenbuchsee — Nouveau-Soleure — Busswil — Lyss (y compris la station de Lyss) ;
11. Berne — Gümlingen — Langnau — Lucerne ;
12. Lucerne — Brünig — Meiringen — Brienz.

III^{me} arrondissement. Siège à Zurich.

1. Zurich — Turgi — Brugg — Aarau — Olten (y compris la gare de Zurich) ;
2. Brugg — Pratteln (—Bâle) ;
3. Aarau — Suhr — Zofingue ;
4. Aarau — Wohlen — Immensee (—Arth-Goldau) ;
5. Wohlen — Brugg ;
6. Wohlen — Bremgarten ;
7. Turgi — Waldshut ;
8. Zurich — Winterthur ;
9. Effretikon — Hinwil ;

10. Zurich—Wädenswil—Ziegelbrücke—Sargans (—Coire);
11. Ziegelbrücke—Näfels—Glaris;
12. Weesen—Glaris;
13. Glaris—Linthal;
14. Zurich—Wallisellen—Rapperswil—Ziegelbrücke (y compris la gare de Rapperswil);
15. Zurich—Meilen—Rapperswil;
16. Zurich—Thalwil—Zoug—Lucerne;
17. Zurich—Altstetten—Zoug;
18. Zurich—Oerlikon—Niederglatt—Bülach—Eglisau—Schaffhouse (y compris la gare de Schaffhouse);
19. Oberglatt—Dielsdorf—Niederweningen;
20. Bülach—Otelfingen—Wettingen;
21. Aarau—Suhr—Baden—Wettingen;
22. Wettingen—Seebach—Oerlikon;
23. Zurich—Kloten—Effretikon—Winterthour;
24. Winterthour—Koblentz—Stein.

IV^e arrondissement. Siège à St-Gall.

1. (Zurich—) Winterthour—Romanshorn (y compris la gare de Winterthour);
2. Rorschach—Romanshorn—Constance;
3. Winterthour—Schaffhouse;
4. Winterthour—Etwilen—Singen;
5. Schaffhouse—Etwilen—Constance;
6. (Zurich—) Winterthour—St-Gall—Rorschach;
7. Rorschach—Buchs—Sargans—Coire (y compris la station de Sargans);
8. Wil-Ebnat;
9. Sulgen-Gossau;
10. Navigation à vapeur sur le lac de Constance.

La longueur des lignes qui appartiennent à la Confédération est de :

	Longueur réelle	Longueur exploitée
	km	km
I ^{er} arrondissement	637,829	635,172
II ^{me} »	625,311	620,908
III ^{me} »	768,838	758,030
IV ^{me} »	418,575	418,575
Total	<u>2,450,553</u>	<u>2,432,683</u>

La longueur des lignes Milieu du Rhin—Waldshut, Val-lorbe—frontière—Pontarlier, les Verrières—frontière—Pontar-

lier et Delle—frontière—Delle, qui appartiennent à des administrations étrangères, mais qui sont exploitées par les chemins de fer fédéraux, est de 36,²³⁸ km.

En outre, l'administration des chemins de fer fédéraux a repris les contrats d'exploitation conclus par les chemins de fer Jura-Simplon et exploite les lignes secondaires Bière—Apples—Morges, Bulle—Romont, Cossonay—gare—ville, Val de Travers, Viège—Zermatt et Porrentruy—Bonfol, qui ont ensemble une longueur de 108,⁵⁸³ km. Ayant repris le contrat d'exploitation conclu par l'Union-Suisse, ils exploitent aussi le chemin de fer Wald-Rüti dont la longueur est de 6,⁵⁷⁰ km.

Par contrat conclu le 23 octobre 1903 concernant le rachat amiable des chemins de fer Jura-Simplon par la Confédération, et approuvé, le 18 décembre 1903, par l'Assemblée fédérale, la Confédération a également repris, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1903, tous les actifs et passifs qui n'étaient pas compris dans le rachat basé sur les concessions. Nos comptes pour 1903 comprennent, par conséquent, toutes les lignes du réseau fédéral, tandis que le rapport de gestion que nous présentons conformément à l'article 17, chiffre 3, de la loi fédérale concernant l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération, ainsi que l'organisation des chemins de fer fédéraux, du 15 octobre 1897, ne concerne les lignes du Jura-Simplon qu'à partir du 1^{er} mai 1903.

A. Conseil d'administration.

Au cours de cette année, le Conseil d'administration a eu 10 séances et la Commission permanente, 10; ces séances ont été consacrées aux affaires suivantes :

1. *Projets présentés au Conseil fédéral pour être transmis à l'Assemblée fédérale:*

a) Rapport de gestion et comptes de 1902.

b) Budget supplémentaire des chemins de fer fédéraux pour 1903, nécessité par la nationalisation du Jura-Simplon et comprenant :

1. Budget supplémentaire d'exploitation avec annexes A à E (services auxiliaires);
2. Budget supplémentaire du compte de profits et pertes;
3. Budget supplémentaire de construction;
4. Budget supplémentaire du compte de capital;

c) Budget des chemins de fer fédéraux pour 1904, comprenant :

1. Budget d'exploitation avec 17 annexes concernant les services auxiliaires et les entreprises accessoires ;
2. Budget du compte de profits et pertes ;
3. Budget de construction ;
4. Budget du compte de capital.

2. Règlements.

Les règlements suivants ont été édictés au cours de 1903 :

- N° 22. Règlement concernant les allocations supplémentaires du personnel des trains, des locomotives et des bateaux à vapeur des chemins de fer fédéraux. (Entré provisoirement en vigueur après la première lecture faite par le Conseil d'administration le 29 mai 1903.)
- N° 25. Règlement concernant le salaire des ouvriers à la journée (à l'exception des ouvriers des ateliers soumis à la loi sur les fabriques) [du 23 avril 1903].
- N° 25 a. Règlement sur les salaires des ouvriers des ateliers soumis à la loi sur les fabriques (du 23 avril 1903).
- N° 38. Règlement concernant les conditions de service des ouvriers engagés à la journée (à l'exception des ouvriers des ateliers soumis à la loi sur les fabriques) [du 2 mai 1903].
- N° 39. Règlement concernant les rapports "de service" des ouvriers d'ateliers soumis à la loi sur les fabriques règlement de fabrique (du 2 mai 1903).

Les règlements suivants ont été révisés :

- N° 27. Règlement concernant l'octroi du libre parcours (du 28 novembre 1903)
- N° 28. Règlement concernant l'octroi de billets d'employés (du 28 novembre 1903).

3. Ratifications de nominations.

Le Conseil d'administration a ratifié la nomination des chefs de service suivants, faite par la Direction générale :

Auprès de la direction du 1^{er} arrondissement :

1. de M. *Albert Cuony* aux fonctions de secrétaire de la Direction ;

2. de M. *Christian Ramseier* aux fonctions de chef du bureau de comptabilité ;
3. de M. *Louis Wenger* aux fonctions de chef du bureau du contentieux ;
4. de M. *Frédéric Petit* aux fonctions de chef de l'économat ;
5. de M. *Gustave Cuénod* aux fonctions d'ingénieur en chef ;
6. de M. *Emile Gorjat* aux fonctions de chef de l'exploitation ;
7. de M. *André Cérésole* aux fonctions d'ingénieur en chef de la traction.

Il a ratifié, pour une nouvelle période administrative allant jusqu'à fin mars 1906, la nomination des chefs de service désignés ci-après qui avaient été confirmés dans leurs fonctions par la Direction générale ;

a) Auprès de la Direction générale :

1. de M. *L. Murset* aux fonctions de secrétaire général ;
2. de M. *E. Zuttel* aux fonctions de chef du contrôle des dépenses ;
3. de M. *S. Mosimann* aux fonctions de chef de la comptabilité générale ;
4. de M. *Ch. Besson* aux fonctions de caissier principal ;
5. de M. *Th. Sourbeck* aux fonctions de chef du bureau de statistique ;
6. de M. *G. Bünzli* aux fonctions de chef du bureau des tarifs-voyageurs ;
7. de M. *A. Toggweiler* aux fonctions de chef du bureau des tarifs-marchandises ;
8. de M. *F. Leu* aux fonctions de chef du contrôle des recettes ;
9. de M. *O. Senn* aux fonctions de chef du bureau de détaxe ;
10. de M. *A. Niquille* aux fonctions de chef du bureau du contentieux ;
11. de M. *K. Leubin* aux fonctions de chef de l'administration des caisses de pensions, de secours et de malades ;
12. de M. *P. Baldinger* aux fonctions de chef principal de l'exploitation ;
13. de M. *P. Frei* aux fonctions d'inspecteur principal des télégraphes ;
14. de M. *R. Weyermann* aux fonctions d'ingénieur en chef de la traction ;
15. de M. *E. Vogt* aux fonctions d'ingénieur en chef ;
16. de M. *A. de Steiger* aux fonctions de chef de l'administration du matériel de voie.

b. Au près de la Direction du II^{me} arrondissement.

1. de M. *R. Leupold* aux fonctions de secrétaire de la Direction ;
2. de M. *L. Roth* aux fonctions de chef du bureau de comptabilité ;
3. de M. le Dr *O. Jäggi* aux fonctions de chef du bureau du contentieux ;
4. de M. *S. Hartmann* aux fonctions de chef de l'économat ;
5. de M. *Stichelberger* aux fonctions d'ingénieur en chef ;
6. de M. *B. Jetzer* aux fonctions de chef principal de l'exploitation ;
7. de M. *G. Sängler* aux fonctions d'ingénieur en chef de la traction.

c. Au près de la Direction du III^{me} arrondissement :

1. de M. le Dr *F. Schumann* aux fonctions de secrétaire de la Direction ;
2. de M. *A. Münch* aux fonctions de chef du bureau de comptabilité ;
3. de M. le Dr *O. Wullschleger* aux fonctions de chef du bureau du contentieux ;
4. de M. *A. Steinmann* aux fonctions de chef de l'économat ;
5. de M. *L. Bösch* aux fonctions d'ingénieur en chef ;
6. de M. *J. Weisshaupt* aux fonctions de chef principal de l'exploitation ;
7. de M. *G. Haueter* aux fonctions d'ingénieur en chef de la traction.

d. Au près de la Direction du IV^{me} arrondissement :

1. de M. *Th. Bühler* aux fonctions de secrétaire de la Direction ;
2. de M. *C. Hanhart* aux fonctions de chef du bureau de comptabilité ;
3. de M. le Dr *J. J. Lengweiler* aux fonctions de chef du bureau du contentieux ;
4. de M. *J. Grob* aux fonctions de chef de l'économat ;
5. de M. *E. Münster* aux fonctions d'ingénieur en chef ;
6. de M. *F. Züllig* aux fonctions de chef principal de l'exploitation ;
7. de M. *E. Kunkler* aux fonctions d'ingénieur en chef de la traction.

4. Le Conseil d'administration a donné aux *contrats de cojouissance suivants, conclus avec d'autres administrations*, sa ratification qui avait été réservée :

1. Contrat avec la Direction du *chemin de fer de l'Emmenthal* concernant la cojouissance de la gare de Berthoud (des 12/13 décembre 1902).
2. Contrat avec la Direction du *chemin de fer de l'Emmenthal* concernant la cojouissance de la gare de Nouveau-Soleure (des 12/13 décembre 1902).
3. Contrat avec la Direction du chemin de fer *Langenthal-Huttwil* concernant la cojouissance de la station de Langenthal (des 3/27 mars 1903).
4. Contrat avec le Conseil d'administration de la compagnie du *chemin de fer Uerikon-Bauma* concernant la cojouissance de la station de Bubikon (des 24/28 mars 1903).
5. Contrat avec la Direction du *chemin de fer du Sihltha* concernant la cojouissance de la station de Sihlbrugg (des 15/26 mai 1903).
6. Contrat avec la Direction du *chemin de fer routier Frauenfeld-Wil* concernant la jonction du chemin de fer Frauenfeld-Wil à la station de Frauenfeld et la cojouissance de cette dernière station (des 1/25 juillet 1903).
7. Annexe à la convention conclue avec la Compagnie du *chemin de fer Fribourg-Morat-Anet* pour l'usage commun de la gare de Fribourg, du tronçon de Fribourg à Givisiez, de la gare de Morat et du tronçon de Morat à Montilier, du 7 mai 1902 (du 8 juillet 1903).

5. Le Conseil d'administration a donné aux traités mentionnés ci-dessous, destinés à *régler les rapports de concurrence avec d'autres entreprises de chemins de fer*, sa ratification qui avait été réservée :

1. Traité avec la Direction du *chemin de fer Rhétique* réglant les rapports réciproques de concurrence dans le service des voyageurs et des bagages sur le tronçon Landquart-Coire (du 7 août 1903).
2. Traité avec la Direction de la *Compagnie du Gothard* et la Commission de Direction du *chemin de fer suisse du Sud-Est*, aynat pour but de régler les relations et rapports réciproques de concurrence dans le service des marchandises et du bétail (du 4 septembre 1903).

6. Projets de travaux.

Ont été approuvés :

a. Les plans des *travaux du chemin de fer du Ricken* de la station d'Uznach à celle de Wattwil, avec attribution d'un crédit de fr. 11,800,000, sous réserve de la subvention du canton de St-Gall, fixée par convention.

b. Projet d'*extension de la station d'Oerlikon* et de construction d'une *voie de raccordement directe entre la station d'Oerlikon et de Seebach* avec attribution des crédits suivants :

1. pour l'extension de la station d'Oerlikon fr. 1,890,000 ;
2. pour la voie de raccordement directe Oerlikon-Seebach fr. 200,000.

c. Projet de *construction d'un bateau mi-salon « St-Gall »* sur le lac de Constance, avec attribution d'un crédit de fr. 370,000.

d. Projet de construction d'un *pont* neuf en fer sur l'*Aar*, à *Brugg*, pour la II^{me} voie Brugg-Stein et de remplacement du tablier métallique actuel par un neuf à poutres semi-paraboliques ; dépense totale : fr. 500,000.

e. Projet concernant la *pose de la II^{me} voie* sur la ligne du Bötzing, entre *Brugg* et *Stein*, et l'extension des stations de Schinznach-Village, Effingen, Hornussen, Frick, Eicken et Stein, avec attribution d'un crédit de fr. 2,325,000.

f. Projet d'*extension de la gare de Thoune* et de création de deux passages inférieurs à l'Allmendstrasse et à la Mittlere Strasse, avec attribution d'un crédit de fr. 1,845,000.

g. Plans de la *II^{me} voie* sur le tronçon *Thur-Romanshorn*, y compris l'agrandissement des stations de Müllheim, Märstetten, Weinfeld, Bürglen, Sulgen, Erlen et Amriswil, avec attribution d'un crédit de fr. 5,800,000 pour la pose de la II^{me} voie sur toute la ligne Oberwinterthur-Romanshorn jusqu'à Amriswil.

h. Projet d'*extension de la station de Laufon* et de suppression de deux passages à niveau dans cette station, avec attribution d'un crédit de fr. 955,000 pour l'exécution de ces travaux.

7. Le Conseil d'administration a ratifié les *contrats de construction* et de *fournitures* suivants :

a. Marché passé avec la Fabrique suisse de locomotives et machines à Winterthur pour la fourniture de 25 *locomotives* de différents types (des 24/27 mars 1903).

b. Marché supplémentaire passé avec la Fabrique suisse de locomotives et machines à Winterthour pour la fourniture de 7 locomotives (des 30 juin/4 juillet 1903).

c. Contrat d'entreprise passé, les 6/29 octobre 1903, avec MM. Palaz, Fougerolle frères et la Société des grands travaux de Marseille en vue de la construction du tunnel du Ricken et de l'établissement de l'infrastructure des tronçons d'accès à ciel ouvert, travaux devisés à fr. 9,173,070. 80, et attribution d'un crédit supplémentaire de fr. 400,000, à ajouter au crédit de fr. 11,080,000 alloué le 22 avril 1903.

d. Contrat conclu entre la Direction du III^{me} arrondissement et MM. Wartmann et Vallette et les Ateliers mécaniques de Döttingen de M. Cd. Zschokke, en vue de la construction d'un nouveau pont en fer sur l'Aar, près de Brugg, et du remplacement du tablier métallique actuel par un neuf, pour la somme de fr. 532,210 et élévation de fr. 32,210 du crédit voté le 28 mai 1903 pour l'établissement d'un nouveau pont en fer sur l'Aar, près de Brugg, pour la 2^{me} voie Brugg-Stein et pour le remplacement du pont actuel.

8. Projets de nature commerciale.

1. Par décision du 22 avril 1903, le nouveau tarif d'abonnement des chemins de fer fédéraux a été approuvé.

2. Par décision du 1^{er} mai 1903, les bases d'un nouveau tarif pour le service des voyageurs et des bagages sur la ligne de raccordement à Bâle, ont été approuvées.

3. Par décision du 24 juillet 1903, les bases d'un nouveau tarif pour le service des marchandises sur la ligne de raccordement à Bâle, ont été approuvées.

4. Le 28 septembre 1903, le Conseil d'administration a approuvé un préavis au Département fédéral des Chemins de fer concernant les billets kilométriques.

9. Divers.

1. Le 23 avril 1903, le Conseil d'administration a pris la décision suivante concernant les secours à allouer aux ouvriers frappés d'incapacité de travail:

« Les ouvriers de l'exploitation et des ateliers des chemins de fer fédéraux qui, après quinze ans de service dans les chemins de fer, sont frappés d'incapacité de travail par suite de maladie, de vieillesse ou d'un accident qui n'entraîne pas l'ap-

plication de la loi sur la responsabilité, sont provisoirement mis au bénéfice des dispositions suivantes :

1. Ils recevront, en première ligne, conformément à l'usage adopté jusqu'ici, les secours qui leur sont attribués en vertu des statuts actuels des caisses de malades et les allocations prélevées sur les fonds spéciaux qui seront disponibles.

2. Si les allocations prévues au chiffre 1 ne suffisent pas à assurer une rente de fr. 1.50 par jour aux ouvriers retraités incapables de travailler, la différence leur sera remise et sera portée à la charge du compte d'exploitation.

3. Les obligations assumées précédemment par les chemins de fer nationalisés, touchant les secours à allouer aux ouvriers frappés d'incapacité de travail, seront reprises, dans leur étendue actuelle, par les chemins de fer fédéraux.

4. Il sera inscrit au budget d'exploitation un crédit permettant de couvrir les frais de ces allocations extraordinaires.

Cette décision entre en vigueur le 1^{er} mai 1903.»

2. Par contrat des 20/28 octobre 1902, concernant la *cession des bateaux à vapeur sur le lac de Zurich*, les chemins de fer fédéraux ont cédé gratuitement à la compagnie zuricoise de navigation à vapeur, à Zurich, les bateaux à vapeur de l'ancien Nord-Est sur le lac de Zurich (six bateaux à voyageurs et un bateau à charbon), ainsi qu'une partie du chantier de Wollishofen, moyennant l'engagement pris par la Compagnie zuricoise de navigation à vapeur de continuer l'exploitation des bateaux à vapeur, comme l'avait fait d'abord le Nord-Est, puis les chemins de fer fédéraux. Le même contrat règle les relations commerciales entre les chemins de fer fédéraux et la Compagnie de navigation à vapeur. L'approbation des gouvernements des cantons de Zurich et de St-Gall avait été réservée. Pour faire droit à une demande de ces derniers, le Conseil d'administration a, en date du 23 avril 1903, approuvé une déclaration faite au sujet du contrat précité d'après laquelle les chemins de fer s'engagent, au cas où l'exploitation entreprise le 1^{er} mai 1903 par la Compagnie zuricoise de navigation à vapeur donnerait lieu à un déficit, à fournir, pendant une durée de 10 ans au plus, une subvention pour couvrir ce déficit, subvention qui s'élèvera au plus à fr. 18,000 par an.

3. Par décision du 27 mai 1903, la Direction générale a été chargée, contrairement à sa proposition tendant à faire des chemins de fer fédéraux leurs propres assureurs, de con-

clure des *contrats d'assurance avec des compagnies d'assurance contre l'incendie* pour se couvrir contre tous les risques d'incendie. Il est donné plus loin des renseignements sur l'exécution de cette décision.

4. En date du 28 mai, le Conseil d'administration, appelé à se prononcer sur une *pétition de l'Association du personnel des entreprises suisses de transport*, du 14 mars 1903, concernant les billets d'employés, a décidé de proposer au Conseil fédéral :

a. De refuser la revision de l'art. 69 du règlement pour l'exécution de la loi sur le rachat, du 7 novembre 1899, demandée par la pétition en vue d'obtenir la délivrance d'abonnements gratuits aux fonctionnaires, employés et ouvriers des chemins de fer fédéraux, ainsi qu'à leurs enfants pour la fréquentation des écoles.

b. De donner, en revanche, à l'art. 70 du règlement d'exécution une nouvelle teneur qui permette de délivrer des billets d'employés aux membres de la famille des employés pensionnés, aux veuves et aux enfants mis au bénéfice de pensions, ainsi qu'aux ouvriers secourus en vertu de la décision du 23 avril 1903 (chiffre 1 ci-dessus) et à leurs familles. A cette occasion, la proposition a été faite d'édicter une disposition transitoire permettant d'accorder des cartes annuelles de libre parcours aux fonctionnaires pensionnés qui recevaient de ces cartes sous le régime des compagnies privées.

5. Le 24 juillet 1903, le Conseil d'administration a approuvé, sous réserve de l'assentiment des autorités fédérales compétentes, un contrat conclu, le 2 juillet 1903, avec l'*administration de la Compagnie du chemin de fer Vevey-Chexbres*, concernant la prise à bail de l'exploitation de cette ligne par les chemins de fer fédéraux.

6. Les rapports de la Direction générale sur sa *gestion* pendant le 4^{me} trimestre de 1902 et pendant les deux premiers trimestres de 1903 ont été approuvés.

B. Conseils d'arrondissement.

Les Conseils d'arrondissement ont exercé les fonctions qui leur sont conférées par la loi sur le rachat. Parmi les affaires dont ils ont eu à s'occuper, il y a lieu de mentionner spécialement les préavis qu'ils ont donnés sur les projets de *tarifs exceptionnels* des chemins de fer fédéraux, établis par la Direction générale. Le Conseil du I^{er} arrondissement a eu 4 séances, celui du II^{me} 5, celui du III^{me} 4 et celui du IV^{me} 3.

Le Conseil du I^{er} arrondissement, comme l'a fait précédemment celui du III^{me} arrondissement, a nommé deux commissions permanentes, l'une ayant à s'occuper du budget et des comptes annuels, l'autre, des questions d'horaires et de tarifs, ainsi que des rapports trimestriels.

Le Conseil du IV^{me} arrondissement a provisoirement nommé, pour la durée d'un an, une commission chargée d'examiner le budget et le rapport de gestion des directions d'arrondissement et de présenter des propositions sur ces objets.

C. Direction générale.

La Direction générale a, en première ligne, préparé tous les projets destinés à être soumis au Conseil d'administration. Elle a traité 3196 affaires en 98 séances.

Nous mentionnons les objets les plus importants.

I. Généralités.

1. L'Assemblée fédérale a pris, au cours de cette année, les décisions suivantes relatives aux chemins de fer fédéraux :

a. Arrêté fédéral *approuvant les comptes et le bilan des chemins de fer de l'Union-Suisse, pour l'année 1901*, du 26 juin 1903.

b. Arrêté fédéral *approuvant le budget supplémentaire des chemins de fer fédéraux pour l'année 1903*, en ces termes :

Sont approuvés :

1. Le budget supplémentaire d'exploitation des chemins de fer fédéraux pour 1903, se montant :

en recettes à .	fr.	18,552,300
en dépenses à .	»	12,694,690

2. Le budget supplémentaire du compte de profits et pertes des chemins de fer fédéraux pour 1903, se montant :

en recettes à .	fr.	7,462,610
en dépenses à .	»	6,958,600

3. Le budget supplémentaire des dépenses de construction des chemins de fer fédéraux pour 1903, se montant à fr. 9,482,550.

c. Arrêté fédéral relatif au *rapport de gestion et les comptes des chemins de fer fédéraux pour 1902*, du 26 juin 1903, en ces termes :

« Préalablement à l'approbation du compte des chemins de fer fédéraux pour l'année 1903, le Conseil fédéral est autorisé à permettre à l'administration des chemins de fer fédéraux de prélever, sur le solde actif du compte de profits et pertes une somme de 400,000 francs destinée à *des gratifications au personnel des anciennes compagnies du Central et de l'Union suisse.*

d. Arrêté fédéral concernant l'exécution des arrêtés fédéraux de 28 juin 1899, 29 mars 1901, 20 décembre 1901 et 24 avril 1902, la conversion des emprunts des chemins de fer nationalisés et l'autorisation d'émettre de nouvelles obligations des chemins de fer fédéraux, du 26 juin 1903.

e. Arrêté fédéral *approuvant le rapport de gestion et les comptes des chemins de fer fédéraux pour l'année 1902, du 5 novembre 1903, en ces termes :*

1. Le compte de l'année 1902 et le bilan au 31 décembre 1902 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. Il sera prélevé sur l'excédent du compte de profits et pertes, au montant de fr. 4,422,419. 85, pour :

Gratification au personnel de l'ancien Central et de l'ancienne Union-suisse, environ	fr. 400,000. —
Amortissement du solde du compte de pertes de cours	» 147,607. 80
Amortissement des frais d'organisation des chemins de fer fédéraux	» 1,312,282. 74
Amortissement pour reconstruction et extension de gares	» 103,951. 51
Amortissement de la valeur de bilan des bateaux à vapeur sur le lac de Zurich	» 586,075. 56
Amortissement de la participation au chemin de fer Uerikon-Bauma	» 723,869. 88

3. Le solde du compte de profits et pertes sera, après déduction de ces sommes, porté en compte nouveau.

4. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux pendant l'année 1902 est approuvée.

f. Arrêté fédéral *approuvant les conventions supplémentaires conclues, pour être annexées aux contrats d'exploitation signés avec le J.-S., entre la Direction générale des chemins de fer fédéraux et les compagnies Bière-Apples-Morges, Bulle-Romont,*

funiculaire Cossonay-gare-Cossonay-ville, Viège-Zermatt, Val-de-Travers et Porrentruy-Bonfol, du 6 novembre 1903.

g. Arrêté fédéral approuvant la convention conclue le 16 mai 1903, entre la Suisse et l'Italie pour le transfert à la Confédération de la concession du tunnel du Simplon sur le territoire italien, du 16 décembre 1903.

h. Arrêté fédéral concernant le rachat à l'amiable des chemins de fer Jura-Simplon par la Confédération, du 18 décembre 1903.

i. Arrêté fédéral concernant le budget des chemins de fer fédéraux pour l'année 1904, du 22 décembre 1903, en ces termes :

I. Les budgets ci-après des chemins de fer fédéraux pour 1904 sont approuvés, savoir :

1° le budget d'exploitation, qui prévoit fr. 113,306,740 aux recettes et fr. 77,993,465 aux dépenses ;

2° le budget du compte de profits et pertes, qui prévoit fr. 48,977,575 aux recettes et fr. 49,499,000 aux dépenses ;

3° le budget de construction, au montant de fr. 32,130,900 ;

4° le budget des dépenses du compte de capital au montant de fr. 43,938,450.

II. Il est pris acte des déclarations faites par les autorités des chemins de fer fédéraux, à savoir que la construction d'une double voie sur le tronçon Aarbourg-Lucerne sera commencée en 1905 ; le postulat des 10/17 décembre 1902 est dès lors considéré comme liquidé.

Postulat. Le Conseil fédéral est invité à recommander à l'administration des chemins de fer fédéraux d'étudier la question de savoir s'il n'est pas nécessaire et même urgent d'établir une seconde voie sur la ligne Winterthur-St-Gall-St-Margrethen.

2. Le Conseil fédéral a pris les arrêtés suivants, d'une portée générale, concernant les chemins de fer fédéraux.

a. Arrêté du Conseil fédéral concernant la révision des art. 68 et 70 du règlement pour l'exécution de la loi sur le rachat, traitant de la délivrance de cartes de libre parcours et de billets d'employés, du 17 septembre 1903.

b. Règlement d'exécution pour la loi fédérale concernant la durée du travail dans l'exploitation des entreprises de transport et de communications, du 22 septembre 1903.

c. Règlement d'exécution pour la loi fédérale concernant la construction et l'exploitation des chemins de fer *secondaires* suisses, du 9 octobre 1903.

3. Le *Département fédéral des chemins de fer* nous a transmis les affaires suivantes pour *préavis* :

a. *Chemin de fer de Wasserfallen*. Nous sommes arrivés aux conclusions suivantes :

1° «Il y a lieu de refuser l'établissement d'un chemin de fer de Wasserfallen en se plaçant tant au point de vue de l'administration des finances des chemins de fer fédéraux qu'à celui de l'intérêt économique général ;

2° «La Confédération n'a donc aucune raison de construire elle-même cette ligne; elle ne peut pas non plus autoriser des tiers à l'établir par l'octroi d'une concession.»

Nous avons donc recommandé de refuser la concession.

b. *Chemin de fer de Kellenberg* (Liesthal-Balsthal).

Le résultat de notre examen a été le même que pour a.

c. *Chemin de fer de Soleure à Schönbühl* (-Berne), ligne directe et *Utzenstorf-Schönbühl*.

En ce qui concerne ces deux projets, nous avons constaté qu'il ne s'agit pas de lignes présentant une importance internationale; au cas où la ligne ne serait construite que jusqu'à Schönbühl, elle ne peut pas même être envisagée comme une ligne suisse principale; elle aurait une plus grande importance si elle était exploitée comme ligne directe, de Soleure à Berne; mais dans ce cas, il y aurait lieu d'établir à grands frais une troisième voie jusqu'à Berne avec un nouveau pont sur l'Aar et l'extension de la gare de Berne. Les chemins de fer fédéraux n'auraient aucun intérêt à prendre sur eux ces dépenses en grande partie improductives. C'est pourquoi la concession pourrait être sans inconvénient octroyée à des tiers. Il y aurait lieu de donner la préférence au projet Utzenstorf-Schönbühl, dont l'exécution coûterait notablement moins cher et qui au point de vue commercial présente presque autant d'avantages que l'autre ligne projetée.

d. *Chemin de fer à voie étroite Waldstatt-Lichtensteig*. Nous ne voyons pas d'obstacle à ce que la concession de cette ligne locale soit accordée à des tiers.

e. *Ensingen-Herzogenbuchsee* et *Wangen a. A.-Herzogenbuchsee*. Nous avons fait observer que si le projet du chemin

de fer de Wasserfallen n'est pas mis à exécution, les lignes en question n'ont plus qu'une importance purement locale. Les chemins de fer fédéraux n'ont dès lors aucune raison de s'opposer à ce que la concession soit octroyée à des tiers ni de revendiquer pour eux-mêmes l'établissement de cette voie ferrée.

f. Lyss-Utzenstorf-Herzogenbuchsee; éventuellement *Koppigen-Kirchberg*. Nous avons déclaré que les chemins de fer fédéraux n'avaient également rien à objecter à l'octroi d'une concession pour cette ligne dont le caractère est essentiellement local.

g Laufon-Porrentruy (chemin de fer de la vallée de la Lucelle) et *Bâle—Petit-Lucelle—Soyhières* (chemin de fer du Nord-Ouest).

Comme d'après les indications données par les promoteurs de ce chemin de fer, il s'agit ici d'une ligne principale destinée à desservir le trafic international, nous avons conclu, d'accord avec nos préavis précédents, que nous ne pouvions recommander l'octroi de cette concession. Ce projet est un *exemple typique* d'un système qui nous paraît tout à fait *inadmissible* puisqu'il ne tend à rien moins qu'à détourner le trafic au détriment des chemins de fer fédéraux en créant, sur un parcours restreint, une ligne de raccourcissement à conditions d'exploitation défavorables. Nous envisageons qu'il est du *devoir des autorités fédérales de protéger les chemins de fer fédéraux contre de semblables tendances*. Nous n'aurions rien à objecter à l'octroi de cette concession, s'il s'agissait uniquement de chemins de fer locaux créés dans le but de faire communiquer entre elles, en vue de trafic, les vallées intéressées, établis et exploités comme régionaux sans émettre de prétentions sur le trafic de transit international, quoique, dans cette hypothèse, on ne devrait pas se dissimuler que le trafic sur lequel on pourrait compter ne justifierait pas les sacrifices considérables exigés par l'établissement et l'exploitation de ces deux tronçons et que des capitaux importants affectés à cette entreprise constitueraient, au point de vue économique, un placement désavantageux. Mais ces deux lignes sont destinées à être *des chemins de fer principaux*, des lignes de transit pour le trafic international, auquel elles prétendent participer au détriment de nos propres lignes qui ont jusqu'ici desservi ce trafic. Dans ces circonstances, nous devons maintenir le point de vue que nous avons adopté à l'égard d'autres projets du même genre (Moutier-Granges, chemins de fer de Wasserfallen, de Kellen-

berg) et nous prononcer contre l'octroi de cette concession à des particuliers. Nous ne pouvons admettre d'aucune manière la nécessité d'établir cette nouvelle correspondance internationale, car elle ne constitue qu'un raccourcissement insignifiant et n'est pas appelée à améliorer la situation des chemins de fer suisses vis-à-vis de la concurrence étrangère, en particulier à l'égard de la route Petit-Croix. Le bénéfice que le trafic international retirerait de cette entreprise ne compenserait donc pas les dépenses considérables que cette dernière occasionnerait (chemin de fer de la vallée de la Lucelle 5,800,000 francs et chemin de fer du Nord-Ouest 8,500,000 francs).

Tandis que le comité d'initiative du *chemin de fer du Weissenstein* faisait de nouveaux efforts pour assurer définitivement la base financière de l'entreprise sur les données admises jusqu'ici, le comité d'initiative du *Moutier-Granges* adressait au Conseil fédéral une nouvelle *demande de concession* tendant à ce que son projet de percement du Jura fût mis au bénéfice des mêmes droits que le projet concurrent du Weissenstein. Invités par le Département fédéral des chemins de fer à donner notre préavis au sujet de cette demande, nous avons déclaré par lettre du 29 mai que nous devions en principe nous en tenir au contenu de notre préavis du 27 mai 1902, mais que, dans les circonstances actuelles, il serait recommandable, pour mettre les projets concurrents sur le même pied, d'octroyer également une concession au comité d'initiative du chemin de fer Moutier-Granges, toutefois, pour sauvegarder les intérêts de la Confédération, il faudrait insérer dans la concession une clause expresse qui oblige les concessionnaires à renoncer en tout temps à la concession au profit de l'administration des chemins de fer fédéraux, au cas où cette dernière se déclarerait disposée à construire elle-même la ligne en question.

Nous avons fait observer à ce sujet que même cette clause ne sauvegarderait pas d'une manière complète les intérêts de la Confédération; en effet, cette dernière se trouvant en face d'une question préjugée n'aurait plus la faculté de se prononcer librement, cas échéant, sur le percement futur du Jura. L'Administration des chemins de fer fédéraux se verrait ainsi dans la nécessité d'exécuter un projet qui ne répondrait pas complètement au but, pour empêcher qu'il ne soit exécuté par des tiers. Il n'est pas impossible qu'une étude approfondie ne démontre qu'un autre projet de tunnel de base offre une meilleure solution au cas où le besoin de procéder à un nouveau percement du Jura se ferait sentir à l'avenir.

i. A la suite des discussions qui ont eu lieu au sein de l'Assemblée fédérale sur l'*octroi de concessions pour de nouvelles lignes principales*, nous avons cru devoir exposer derechef notre manière de voir à ce sujet dans un rapport adressé, le 20 novembre 1903, au Département fédéral des chemins de fer.

Etant donnée l'importance considérable que présente cette question pour les chemins de fer fédéraux, nous reproduisons ici la plus grande partie de ce rapport.

« 1. Dans notre préavis du 27 mai 1902, relatif à la demande de concession pour un chemin de fer de Moutier à Granges, nous avons déclaré, qu'à notre avis, il appartenait à la Confédération seule, soit aux chemins de fer fédéraux, de parachever le réseau des chemins de fer principaux suisses. « La Confédération ayant décidé le rachat des chemins de fer suisses principaux, il est posé en principe que l'Etat veut avoir en main les principales voies de communication, pour assurer au pays les avantages économiques qu'on était en droit d'attendre de la nationalisation. Nous ne jugeons pas nécessaire de développer longuement ce point de vue, puisque le peuple et les autorités ont approuvé la nationalisation d'une manière si évidente. Il serait absolument incompréhensible que la Confédération, renonçant à sa première manière de voir, admette que de nouvelles lignes principales puissent être établies par des tiers, qu'il s'agisse de cantons ou de compagnies privées; ce serait rendre impossible une politique rationnelle de la Confédération en matière de chemins de fer. Si l'on examine la question de l'établissement de futures lignes principales, on se trouve, selon nous, en face de l'alternative suivante: ou bien les autorités fédérales envisagent que ces nouvelles lignes répondent à un besoin et c'est alors la Confédération qui les établit elle-même, ou bien la Confédération estime qu'il n'y a pour l'heure aucune nécessité d'exécuter un nouveau projet et dans ce cas, elle refuse la concession demandée par des tiers comme contraire à l'intérêt bien entendu du pays.

« Pour la résolution de cette question, il importe peu que le nouvel état de choses, issu de la nationalisation, soit conforme ou non aux prescriptions de nature formelle contenues dans la loi du 23 décembre 1872, concernant l'établissement et l'exploitation de chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse. Si le texte de ces prescriptions ne permettait pas de refuser une concession, il y aurait lieu de les reviser.

« Si la justesse de ce principe est en général reconnue, en revanche les divergences d'appréciation commencent à se faire

jour dès qu'il s'agit de son application. Comme il est indiscutable que, jusqu'à nouvel ordre, on doit laisser à l'initiative privée le soin de construire des lignes secondaires qui resserrent toujours davantage les mailles du réseau suisse et qui sont plus particulièrement destinées à servir des intérêts locaux, il en résulte que, suivant les cas, les promoteurs de nouvelles lignes font ressortir tantôt le caractère local, tantôt le caractère international de celles-ci. C'est pourquoi, plutôt que de se baser sur les allégués des comités d'initiative, il vaudrait mieux ne considérer que l'importance objective des dites lignes. Nous avons surtout en vue ici les chemins de fer qui ne constituent pas de grandes lignes de transit, mais qui, tout en servant essentiellement des intérêts cantonaux, peuvent néanmoins provoquer des modifications dans l'acheminement du trafic international. Les promoteurs de ces lignes mettent en avant l'intérêt local de celles-ci, pour soustraire leur établissement aux décisions de la Confédération, mais un même temps, pour justifier le rendement de l'entreprise, ils revendiquent pour ces lignes une portion du trafic international. Il faut donc examiner avec soin, dans chaque cas, si la ligne projetée doit être rangée parmi les lignes principales dont la Confédération se réserve l'établissement, ou si, en réalité, elle a seulement le caractère d'une ligne secondaire.»

Lorsque nous posons en principe que la conséquence logique de la nationalisation doit être de confier l'établissement des lignes principales exclusivement aux chemins de fer fédéraux, nous ne nous laissons nullement guider par des raisons fiscales en faveur des chemins de fer fédéraux. Nous tirons simplement les conséquences du passage du système des chemins de fer privés à celui des chemins de fer d'Etat, en nous plaçant au point de vue économique général. Il ne peut y avoir une saine politique de trafic en matière de chemins de fer que si l'Etat a en mains toutes les lignes principales et les exploite en ayant en vue l'intérêt général du pays et non pas des intérêts locaux. Un des buts principaux de la nationalisation a été de mettre fin à la lutte continuelle des intérêts cantonaux et locaux souvent divergents et d'administrer le réseau, en se plaçant au point de vue plus élevé de l'intérêt général. Ce but serait complètement sacrifié, si les chemins de fer fédéraux étaient rabaissés au rang d'une entreprise entrant en concurrence avec un certain nombre de chemins de fer principaux appartenant à des tiers. Il n'y aurait certainement alors pas de différence notable entre cet état de choses et celui qui l'a précédé.

2. Si le principe de la libre concurrence a été mis au premier plan, c'est uniquement pour permettre que le parachèvement du réseau puisse s'accomplir sans obstacle au moyen de nouvelles lignes secondaires. Il n'y a certainement rien à objecter contre cette manière de voir. Nous nous sommes prononcés assez clairement sur ce point, en disant que, pendant la première période de la nationalisation, la Confédération ne pouvait pas s'occuper de ce parachèvement du réseau secondaire, et que, dans ce domaine, il fallait accorder toute liberté à l'initiative des cantons, des communes et des particuliers. En présence des déclarations formelles que nous avons faites sur ce point, nous ne pouvons pas comprendre comment on a pu nous prêter d'autres intentions.

3. D'autre part, si les tiers étaient autorisés à construire de nouvelles lignes principales dont l'unique but est de faire concurrence aux lignes principales actuelles, on se trouverait en présence des conséquences les plus regrettables. Il n'en résulterait pas seulement un préjudice matériel pour les chemins de fer fédéraux, mais le plus grand danger résiderait dans le fait d'engloutir des capitaux considérables dans des entreprises sans rendement. Comme exemple typique de ces prodigalités, nous rappelons le projet du chemin de fer de Wasserfallen sur lequel vous nous avez invités à nous prononcer et au sujet duquel nous vous avons adressé un préavis spécial en date du 3 octobre 1903. Se figure-t-on peut-être améliorer la situation économique de la Suisse en consacrant au service d'intérêts locaux des capitaux dont l'emploi ne serait judicieux que s'il s'agissait de faire face aux exigences d'un fort trafic international? En agissant d'une façon aussi irréfléchie, on ne pourrait que provoquer des catastrophes financières dans le genre de celles qui se sont malheureusement produites plus d'une fois dans le domaine des chemins de fer suisses.

En outre, il ne faut pas oublier que l'établissement de lignes principales exige des capitaux si considérables que la Confédération serait appelée à y donner son appui. Mais il serait pour le moins étrange de voir un Etat qui a nationalisé ses chemins de fer abandonner à des tiers l'établissement de lignes aussi importantes et se borner à leur fournir des subventions, tandis que ces tiers auraient en mains la direction des travaux et de l'exploitation et l'influence qui en résulte. Dans les cas où l'importance de l'œuvre à entreprendre nécessite la collaboration de divers intéressés, il est pourtant plus normal que ce soit la Confédération qui construise et les autres intéressés qui la secondent au moyen de subventions.

Seuls, le souvenir encore vivace d'un passé récent et le fait qu'on ne s'est pas encore accoutumé à la notion du chemin de fer d'Etat, peuvent conduire à soutenir des théories inacceptables pour une administration d'état qui dispose des forces nécessaires. Il est évident que, pour la construction du Lötschberg, par exemple, il sera fait appel à l'aide financière de la Confédération. Il serait pourtant plus normal que la Confédération établisse elle-même cette ligne et que le canton de Berne lui fournisse des subventions convenables. Nous estimons de même que la construction d'un autre chemin de fer destiné à traverser les Alpes devrait être entreprise par la Confédération.

4. Nous devons repousser avec énergie l'objection consistant à dire que les chemins de fer fédéraux ne pourraient pas entreprendre des œuvres d'une importance aussi considérable. Dès que le besoin de créer de nouvelles lignes principales se fera vraiment sentir, les chemins de fer fédéraux devront pourvoir à l'accomplissement de la tâche. Le parachèvement du réseau racheté constitue à lui seul, il est vrai, un grand travail, mais ce n'est pas à ce seul travail que les chemins de fédéraux doivent borner leur activité à perpétuité, s'ils veulent réaliser les espérances auxquelles la nationalisation a donné naissance. Lorsqu'il s'agit de lignes dont l'établissement se justifie au point de vue économique, la Confédération parviendra, aussi bien que n'importe quelle société ou n'importe quel canton, à réunir les fonds nécessaires. Le développement des chemins de fer suisses figurait à bon droit au programme de la nationalisation. Mais il est évident qu'il faut procéder avec prudence et se borner à n'accomplir que ce qui est réellement nécessaire.

5. On a fait observer que les intérêts généraux sont suffisamment garantis, si la faculté est réservée aux chemins de fer fédéraux d'entrer dans les concessions octroyées à des tiers. Nous envisageons que cet expédient est insuffisant. Il aurait pour conséquence d'obliger les chemins de fer fédéraux à construire précisément la ligne concessionnée, alors même que d'autres solutions permettraient d'atteindre le même but dans de meilleures conditions. Du moment qu'elle entre dans une concession, la Confédération peut être forcée par le concessionnaire précédent d'établir une ligne qui présente peu de valeur au point de vue économique. Il faut d'ailleurs remarquer en passant qu'il n'est pas exact de parler de l'entrée des chemins de fer fédéraux dans une concession. Les chemins de fer fédéraux ne construisent ni n'exploitent sur la base de concessions, mais en vertu de lois et d'arrêtés fédéraux.

Nous reconnaissons, il est vrai, qu'une clause qui réserve aux chemins de fer fédéraux le droit d'entrer dans une concession, vaut mieux que rien du tout; mais la garantie qu'elle donne est insuffisante et peut même, suivant les circonstances, être tout à fait dangereuse.

6. Que si l'on pense enfin avoir trouvé une garantie contre l'établissement de lignes principales dont la création n'est pas justifiable en soi, en excluant ces lignes de toute participation au trafic, nous croyons que ce moyen n'atteindra pas son but. En effet, on ne peut savoir comment les dispositions de la loi sur les tarifs seront interprétées à l'avenir. Il pourrait arriver que les intéressés se coalisassent pour obtenir que les prescriptions sur l'acheminement du trafic soient modifiées dans un sens défavorable aux chemins de fer fédéraux. La conséquence en serait que l'équilibre financier des chemins de fer fédéraux serait détruit et que la ligne principale concurrente construite par des tiers n'en demeurerait pas moins dans une situation précaire. Doit-on laisser s'établir un état de choses aussi regrettable ?

7. Un nouvel examen attentif de la question nous a renforcés dans l'opinion que la liberté de concession doit être restreinte dans ce sens que la Confédération n'accorderait plus de concessions à des tiers pour l'établissement de nouvelles lignes principales, mais devrait s'en réserver la construction pour le cas où le besoin économique s'en ferait sentir. Une politique de chemin de fer qui s'écarterait de ce principe serait la négation d'un système de chemins de fer d'Etat répondant à son but.

4. La construction du *tunnel du Simplon* a été laissée dès le 1^{er} mai 1903 aux soins de la Commission de liquidation de la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon. Cette Commission a, avec notre assentiment, chargé M. Colomb, chef du Département des travaux au 1^{er} arrondissement, de la direction effective des travaux du tunnel. Le Département fédéral des chemins de fer a décidé que les projets relatifs au tunnel du Simplon devaient être soumis pour préavis à la Direction générale avant que le Département se prononce à leur égard.

Le Département fédéral des chemins de fer a invité des représentants de la Direction générale à donner leur préavis sur les différends qui s'étaient élevés entre les chemins de fer Jura-Simplon en liquidation et l'*entreprise du tunnel du Simplon*.

Ces différends ont été réglés par une convention supplémentaire du 9 octobre 1903 qui a été approuvée par le Conseil

fédéral; cette dernière réservait à la Confédération le droit de se substituer au J.-S. dans le contrat de construction en cas de rachat.

Par décision du 18 décembre 1903, l'Assemblée fédérale ayant ratifié le contrat du 23 octobre 1903, concernant le rachat à l'amiable des chemins de fer Jura-Simplon par la Confédération, cette dernière a été dès lors substituée au J.-S. dans le *contrat* conclu le 15 avril 1898 entre la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon et la Société d'entreprise Brandt, Brandau & Cie pour *l'exécution du tunnel du Simplon*, y compris les conventions additionnelles des 9 novembre 1898 et 9 octobre 1903. La Direction des travaux du tunnel du Simplon a passé, le 1^{er} janvier 1904, aux mains de l'administration des chemins de fer fédéraux et nous l'avons confiée à la Direction du 1^{er} arrondissement à Lausanne. En date du 23 décembre, nous avons avisé de ce changement la Société d'entreprise précitée ainsi que la Direction du 1^{er} arrondissement. Nous avons mentionné plus haut l'arrêté fédéral concernant le transfert à la Confédération de la *concession* du tunnel du Simplon sur *territoire italien*.

5. Dans le courant du mois de septembre, le ministre français des travaux publics, M. Maruéjols, a entrepris un voyage en Suisse pour étudier la question des *lignes d'accès au Simplon du côté du Nord*. Le chef de notre Département des travaux l'a accompagné dans sa tournée.

6. Le Département des chemins de fer a octroyé aux chemins de fer fédéraux une *concession* valable jusqu'au 1^{er} mai 1905, pour l'exploitation des *bateaux à vapeur sur le lac de Constance*. Les conditions sont les mêmes que celles qui avaient été accordées précédemment au chemin de fer du Nord-Est.

7. Le Département fédéral des chemins de fer nous ayant demandé s'il était de l'intérêt des chemins de fer fédéraux que les efforts faits pour le développement de la *navigation sur le Rhin* à partir de Bâle soient appuyés, nous avons, en date du 8 juillet, répondu affirmativement à cette question.

8. D'accord avec la Commission permanente du Conseil d'administration, nous avons, par lettre du 13 septembre, déclaré au Conseil exécutif du canton de Berne qu'à notre avis les chemins de fer fédéraux agiraient réellement dans l'intérêt du trafic en *continuant la ligne du Brünig de Brienz à Interlaken* et que par conséquent nous avons l'intention de présenter aux autorités compétentes des propositions relatives à cet objet.

Comme il nous paraissait convenable de nous entendre au préalable sur ce point avec les autorités du canton de Berne, nous avons demandé au Conseil exécutif s'il serait disposé à discuter la question avec nous et à nous renseigner sur l'état actuel des travaux préparatoires.

Par lettre du 28 septembre, le Conseil exécutif du canton de Berne s'est déclaré prêt à entrer en négociations à ce sujet et nous a informés qu'il nous inviterait à prendre part à une conférence, sitôt que les travaux préparatoires en question seraient terminés.

En date du 29 septembre, le Département fédéral des chemins de fer nous a transmis pour préavis une demande du chemin de fer du lac de Thoune tendant à obtenir le transfert de la concession pour l'établissement d'une ligne à voie normale le long du lac de Brienz. Nous référant aux négociations entamées avec le Conseil exécutif du canton de Berne, nous avons, par lettre du 6 octobre, prié le Département fédéral des chemins de fer de ne pas proposer le transfert désiré, parce que nous avons l'intention de présenter aux autorités compétentes des propositions au sujet de l'établissement par les chemins de fer fédéraux d'une ligne Brienz-Interlaken.

La première conférence avec le Conseil d'Etat de Berne sur cette question a eu lieu le 26 décembre; la Direction du chemin de fer du lac de Thoune et le Comité d'initiative pour un chemin de fer du lac de Brienz ont également pris part à cette conférence. Il nous a été donné connaissance de ce qui avait été fait jusqu'alors relativement à cette affaire et en particulier des plans élaborés par le chemin de fer du lac de Thoune. Tous les documents ont été obligeamment mis à notre disposition en vue d'une étude approfondie et nous avons immédiatement commencé notre examen.

9. Dans le chapitre A, chiffre 4, nous avons énuméré les contrats de cojouissance qui ont été définitivement conclus avec d'autres administrations et ratifiés par le Conseil d'administration.

Des négociations ont été entamées en outre :

a. avec le *chemin de fer de l'Emmental* concernant la gare de *Langnau* et le tronçon *Langnau-Obermatt* ;

b. avec le *chemin de fer Berthoud-Thoune* concernant la station de *Konolfingen* ;

c. avec le *chemin de fer Huttwil-Wolhusen* concernant la station de *Wolhusen* ;

d. avec le *chemin de fer Ensingen-Balsthal* concernant la station d'*Ensingén*;

e. avec le *chemin de fer d'Appenzell* concernant la station de *Winkeln*.

Ces négociations ont abouti au début de 1904.

De plus nous poursuivîmes des négociations au sujet de contrats :

a. avec le *chemin de fer Berne-Neuchâtel* (ligne directe) concernant la gare de *Neuchâtel*;

b. avec le *Conseil d'Etat du canton de Neuchâtel* concernant les gares de *Neuchâtel* et de la *Chaux-de-Fonds*;

c. avec le *chemin de fer du Tösstal* concernant la gare de *Winterthour*;

d. avec le *chemin de fer Rhétique* concernant la gare de *Coire* et la station de *Landquart*.

10. Il y avait lieu de régler pour la première fois les *rapports de jonction* suivants :

a. avec le *chemin de fer électrique routier Wetzikon-Meilen*, pour les stations de *Wetzikon* et de *Meilen*.

b. avec le *chemin de fer électrique routier Aarau Schöftland* pour la station d'*Entfelden*;

c. avec le *chemin de fer du Wynental* pour la gare d'*Aarau* et la station de *Suhr*;

d. avec le *chemin de fer électrique routier Bremgarten-Dietikon* pour la station de *Dietikon*.

Les négociations engagées avec ces diverses administrations ne sont pas encore terminées.

11. A l'occasion de la reprise du Jura-Simplon, un arrangement a été conclu avec les *chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et le chemin de fer français de l'Est* à teneur duquel tous les *contrats* actuellement en vigueur, *relatifs aux conditions d'exploitation et de cojouissance* ainsi qu'à l'échange réciproque de wagons, sont maintenus jusqu'à nouvel ordre. (Déclarations du chemin de fer français de l'Est, du 29 avril, et du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du 16 mai.) Il y aura lieu d'examiner d'une manière approfondie la question de savoir si des modifications devront être proposées plus tard dans ce domaine.

12. En date du 14 juin, l'Inspectorat général des chemins de fer italiens nous a proposé d'entrer en négociations aux fins de conclure des contrats relatifs à *l'exploitation du tronçon Iselle-Domodossola et à la cojouissance de la gare de Domodossola*; nous avons répondu que nous ne pouvions donner suite à cette demande aussi longtemps que le transfert de la concession du Simplon n'aurait pas été ratifié par toutes les parties.

13. Lors d'une conférence que nous eûmes le 23 novembre, avec la Direction du *chemin de fer du Gürbetal* au sujet de la cojouissance des gares de *Berne* et de *Thoune*, nous avons constaté qu'il ne serait guère possible d'aboutir à une entente amiable. Par lettre du 22 décembre, la Direction du chemin de fer du lac de Thoune nous a informés au nom du chemin de fer du Gürbetal, qu'elle soumettait le différend au Tribunal fédéral.

14. Un contrat provisoire a été conclu, le 1^{er} décembre 1903, avec le chemin de fer électrique routier *St-Gall-Speicher-Trogen* concernant la jonction de cette ligne à la *gare de St-Gall*; un contrat définitif sera conclu dès que les travaux de reconstruction de la gare de St-Gall seront plus avancés.

15. La Compagnie du chemin de fer *Pont-Brassus*, dont l'exploitation était faite par le J.-S., a préféré se charger elle-même de l'exploitation de sa ligne à partir du 1^{er} mai 1903; elle nous a confié par contre l'exécution du service de la traction et des trains à titre provisoire jusqu'au 30 avril 1905. Cette Compagnie nous a fourni des sûretés destinées à garantir nos créances.

16. Le 28 août une nouvelle conférence, présidée par le Département fédéral des chemins de fer, a été consacrée à l'examen des moyens propres à améliorer la situation du *chemin de fer Uerikon-Bauma*. Une tentative va être faite de réduire les frais d'exploitation de cette entreprise en introduisant l'exploitation électrique. Nous nous sommes déclarés disposés à contribuer à la réalisation de ce projet en consentant à convertir nos obligations, dont le montant s'élève à fr. 900,000, en actions privilégiées et à permettre ainsi la formation d'un nouveau capital-obligations de fr. 300,000 destiné à couvrir les frais d'installation pour l'exploitation électrique.

17. Dans l'assemblée générale des actionnaires du *chemin de fer Wald-Rüti*, la proposition a été faite de prier des chemins de fer fédéraux de consentir à exploiter cette ligne à des

conditions plus avantageuses pour cette dernière que celles fixées par les contrats conclus précédemment avec les chemins de fer de l'Union-Suisse. Cette question est actuellement à l'étude.

18. Dans une conférence qui a eu lieu le 5 septembre avec les représentants du canton d'Argovie, du conseil communal de la ville d'Aarau et du chemin de fer du Wynenthal, il a été conclu un arrangement, à teneur duquel les autorités argoviennes qui sont intéressées à la suppression du *passage à niveau de la route de Lenzbourg* au « Geiss » à Aarau, fourniront dans ce but une subvention de fr. 75,000. Cette convention a déjà été ratifiée par le Conseil d'administration de la Wynenthalbahn pour sa part de fr. 50,000 et par la commune d'Aarau pour sa part de fr. 15,000. L'assentiment du canton d'Aarau pour le reste, soit pour fr. 10,000 a été donné par le Grand Conseil après la fin de l'année.

19. Le *chemin de fer de montagne Rorschach-Heiden*, les chemins de fer *Fribourg-Morat-Anet*, *Ensingen-Balsthal* et *Pont-Brassus* sont entrés dans l'*Association de chemins de fer suisses*.

Une *conférence générale de l'Association* a eu lieu le 10 juillet. Parmi les questions qui y ont été traitées, nous mentionnons les suivantes :

a. Propositions faites par l'Association au sujet de la prochaine *revision de la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer*.

b. Nouvelle *convention sur la responsabilité dans le service direct suisse et sur les règles à suivre à l'égard des demandes d'indemnité*, avec 2 suppléments, l'un concernant les mesures à prendre au sujet des marchandises et bagages en plus et manquants, et l'autre relatif au fourvoiement de marchandises, de bagages, de véhicules et d'animaux vivants; cette convention est entrée provisoirement en vigueur le 1^{er} octobre.

20. Les membres de la Direction générale et des Directions d'arrondissement se sont réunis à deux reprises dans des *conférences communes* pour discuter les questions d'administration les plus importantes. Ces délibérations avaient entre autres pour but d'arriver à traiter d'une manière uniforme dans tous les arrondissements, les questions relatives au personnel et à appliquer également d'une manière uniforme un grand nombre de prescriptions réglementaires. Comme beaucoup de questions

étaient traitées d'une manière différente par les anciennes Compagnies, l'unification exige beaucoup de travail et de peine. Toutefois il serait impossible d'assurer une exploitation rationnelle sans appliquer partout les mêmes normes.

21. Le tableau qui figure dans les annexes statistiques jointes à ce rapport renseigne sur l'état du personnel de la Direction générale et des arrondissements.

Le nombre total des fonctionnaires et employés à traitement fixe est à fin 1903 de 14,411, celui des employés engagés à la journée de 10,003, ensemble 24,414 (en 1902, il était de 23,019, y compris le Jura-Simplon), dont

	Fonctionnaires touchant un traite- ment annuel	Employés engagés à la journée
A la Direction générale	572	61
dans le I ^{er} arrondissement	3,536	1,161
dans le II ^e arrondissement	4,633	3,663
dans le III ^e arrondissement	3,659	3,085
dans le IV ^e arrondissement	2,011	2,031

Il y a lieu de remarquer que le nombre des fonctionnaires qui touchent un traitement annuel a, en proportion des employés engagés à la journée, augmenté d'une manière notable; nous nous sommes efforcés de promouvoir dans la mesure du possible, un grand nombre d'ouvriers au rang d'employés à poste fixe.

Les décisions les plus importantes qui ont été prises pendant cette année, au sujet du personnel, sont les suivantes:

a. Au 1^{er} avril ou au 1^{er} mai pour les fonctionnaires, repris des anciennes Compagnies, *toutes les places ont été mises au concours*, pour une nouvelle période administrative allant jusqu'au 31 mars 1906. Aux dites dates, tous les fonctionnaires des chemins de fer fédéraux ont été confirmés dans leurs fonctions par la Direction générale et par les Directions d'arrondissement.

b. Par lettre du 8 décembre, adressée au Département fédéral des chemins de fer, nous avons répondu à une proposition faite au sein de l'Assemblée fédérale en développant les motifs qui nous ont empêchés de *mettre au concours* toutes les places vacantes. Le concours est limité aux postes supérieurs, parce que dans la règle, les autres places sont repourvues par voie d'avancement, par promotion successive. Si chacune des places vacantes devait être mise au concours, il en résul-

terait des retards préjudiciables au service et désagréables au personnel.

c. Le 1^{er} mai 1903, le *personnel* a été *incorporé* dans les diverses classes de l'*échelle des traitements* édictée par le Conseil fédéral le 7 janvier 1902. Les règles qui déterminent cette incorporation et la fixation des traitements ont été discutées d'une manière approfondie avec les Directions d'arrondissement dans une conférence commune qui a eu lieu le 31 mars ; on s'est également occupé, à cette occasion, d'une *pétition de l'association du personnel des entreprises suisses de transport*, du 1^{er} mars 1903, relative à cet objet. Le principe directeur adopté pour l'incorporation a été de prendre pour base le traitement au 1^{er} janvier 1903, auquel on a ajouté, au prorata du temps, l'augmentation de traitement qui, à teneur des échelles de traitements des compagnies privées, eût été due jusqu'au 30 avril 1903, ainsi que la moitié du traitement mensuel, calculé d'après la situation à fin 1902 et destinée à remplacer la gratification désormais supprimée, le tout dans les limites fixées par la loi sur les traitements et par l'échelle des traitements édictée en date du 7 janvier 1902 par le Conseil fédéral. Pour éviter que le personnel des différents arrondissements soit traité d'une manière inégale, le demi-mois de traitement a dû être ajouté là où l'ancienne Compagnie n'accordait pas de gratification, c'est-à-dire en faveur des fonctionnaires et employés repris du Nord-Est. Les maxima ne sont pas ceux des anciens règlements, mais bien ceux de la nouvelle échelle des traitements, et l'égalisation est obtenue, cas échéant, au moyen de l'incorporation dans une classe supérieure.

Il a été décidé en outre qu'il y avait lieu de réduire autant que possible la *durée des engagements provisoires*.

Bien qu'ils ne soient entrés en fonctions que plus tard, les membres de la Direction du 1^{er} arrondissement ont également pris part à cette conférence.

En date du 30 avril, nous avons répondu d'une manière détaillée à la pétition surmentionnée de l'Association du personnel des entreprises suisses de transport. Dans un recours daté du 31 juillet, le Comité central de l'Association s'est déclaré satisfait en principe par les concessions mentionnées dans notre reprise, mais il a fait observer que ces règles n'ont pas été appliquées partout d'une manière correcte. Après avoir examiné toutes les réclamations contenues dans cette pétition, nous les avons longuement discutées avec le Comité central dans une conférence qui a eu lieu le 19 décembre. Indépen-

damment des objections de nature générale, on nous signala à cette occasion un certain nombre de cas spéciaux dans lesquels les règles établies par nous ne pouvaient pas être appliquées. Nous avons demandé que ces plaintes fussent données par écrit. Elles ne nous ont été transmises sous cette forme que le 19 janvier 1904, et il n'a pu être répondu au recours qu'après la fin de l'année.

d. Dans une conférence que nous eûmes le 3 décembre avec le Comité de l'*Union centrale des ouvriers de chemins de fer suisses*, différentes plaintes et notamment les postulats concernant le règlement à édicter pour les commissions d'ateliers ont été discutés en détail.

e. Au cours de l'année, nous avons traité en outre plusieurs pétitions des deux associations précitées et de l'association du personnel des trains sur diverses questions.

f. A l'occasion de demandes qui nous ont été faites par des autorités cantonales, nous avons décidé que, lorsque nous y serions requis, nous donnerions connaissance aux autorités fiscales des traitements du personnel. Nous n'avons pu prendre en considération les réclamations adressées par le personnel contre cette décision.

II. Département des Finances.

(Rapport sur les comptes.)

Nous accompagnons le présent rapport des comptes et annexes dont l'énumération suit :

Compte d'exploitation;

Comptes spéciaux :

Fonds de renouvellement,

Bateaux du lac de Constance,

Bateaux du lac de Zurich;

Compte de profits et pertes;

Compte de capital;

Dépenses de construction de 1903;

Compte de construction au 31 décembre 1903;

Bilan au 31 décembre 1903.

Annexes :

Dépenses d'exploitation comparées avec le budget;

Spécification par objets des dépenses de construction;

Dépenses de construction du Simplon au 31 décembre 1903;

Dépenses de construction comparées avec le budget.

Comptes des services auxiliaires :

Administration du matériel de voie;
 Administration des imprimés;
 Economat à Lausanne,
 » à Bâle,
 » à Zurich,
 » à Rorschach;
 Ateliers à Yverdon,
 » à Fribourg,
 » à Bienne,
 » à Olten,
 » de construction à Zurich,
 » de réparation à Zurich,
 » à Rorschach,
 » à Coire,
 » à Romanshorn;
 Usine à gaz à Olten;
 Usine à gaz à Rorschach.

Comptes de recettes et dépenses des caisses de secours :

Caisse de secours et de pensions des employés de l'ancien Jura-Simplon,
 Caisse de malades des ouvriers de l'ancien Jura-Simplon,
 Caisse de secours et de pensions des employés de l'ancien Central,
 Caisse de malades des ouvriers permanents de l'ancien Central,
 Caisse de malades des Ateliers à Olten,
 Fonds pour secours extraordinaires de l'ancien Central.
 Caisse de secours et de pensions des employés de l'ancien Nord-Est,
 Caisse de malades des ouvriers permanents de l'ancien Nord-Est,
 Caisse de malades des ouvriers en régie de l'ancien Nord-Est,
 Caisse de secours et de pensions des employés de l'ancienne Union-Suisse,
 Caisse de malades des ouvriers permanents de l'ancienne Union-Suisse ;

Etat des valeurs du Portefeuille de fonds publics ;

Etat des valeurs du Fonds de renouvellement ;

Bilan d'entrée au 1^{er} janvier 1903, relatif à la reprise du Jura-Simplon par les chemins de fer fédéraux.

Bilan d'entrée au 1^{er} janvier 1903 (C. F. F. et J.-S. réunis).

Quoique le réseau du Jura-Simplon ait été exploité jusqu'au 1^{er} mai 1903 par les organes de la compagnie, nous n'avons pas établi un compte distinct pour ces quatre premiers mois, l'exploitation ayant eu lieu pour le compte de la Confédération. Ce mode de faire, que nous avons déjà appliqué dans des conditions analogues l'an dernier au réseau de l'Union Suisse, nous a permis de simplifier les opérations de comptabilité et de décomptes.

Compte d'exploitation.

L'excédent des recettes d'exploitation est de fr. 38,318,912

D'après nos prévisions budgétaires cet excédent eût été de :

Budget principal	fr. 26,020,770. —
Budget supplémentaire	» 5,857,610. —

A ces sommes il faut ajouter pour la comparaison, l'excédent approximatif des recettes d'exploitation J.-S. pour les 4 premiers mois, excédent qui n'avait pas été budgété	» 4,150,000. *
	<u>fr. 36,028,380. —</u>

La différence entre le budget et le compte est donc de	fr. 2,290,532. —
en faveur du compte.	

D'une manière générale, cette différence est motivée comme suit :

Comparées au budget, les recettes ont fourni une plus-value de	fr. 3,243,427. —
--	------------------

En revanche, les dépenses présentent un excédent de	» 952,895. —
---	--------------

Différence en faveur du compte, comme plus haut	<u>fr. 2,290,532. —</u>
---	-------------------------

Cet excédent sur les prévisions budgétaires, au sujet duquel nous donnerons des explications détaillées en examinant les différents titres, est partiellement absorbé par des verse-

* Recettes d'exploitation J.-S. janvier à avril 1903 environ	fr. 11,000,000. —
--	-------------------

Dépenses d'exploitation (non compris le service des emprunts et les versements au fonds de renouvellement)	» 6,850,000. —
--	----------------

ments au fonds de renouvellement plus considérables que ceux qui avaient été budgetés et par des prélèvements sur ce fonds inférieurs aux prévisions budgétaires (voir plus loin compte du fonds de renouvellement).

Recettes d'exploitation.

I. Produit du transport des voyageurs.

Ces recettes se sont élevées en 1903 à fr. 43,909,319. —

Les prévisions budgétaires avaient été les suivantes:

Budget principal fr. 30,500,000. —

Budget supplémentaire » 6,950,000. —

Recettes approximatives du J.-S. pour
les 4 premiers mois » 3,900,000. —

fr. 41,350,000. —

Différence en faveur du compte fr. 2,559,319. —

Le chiffre des recettes réalisées prouve que nous avons été trop pessimistes dans nos prévisions budgétaires et que le développement général du trafic a largement compensé la perte résultant de l'abaissement des tarifs; toutefois il ne faut pas oublier que l'accroissement énorme du nombre des voyageurs (plus de 3,700,000, soit 9 %) a eu pour contre-partie une augmentation importante des dépenses d'exploitation.

En 1902 les recettes voyageurs avaient été de:

a. Chemins de fer fédéraux fr. 27,065,284. —

b. Jura-Simplon » 15,330,524. —

fr. 42,395,808. —

• En 1903, les recettes voyageurs se sont
élevées à » 43,909,319. —

Différence en faveur de 1903 fr. 1,513,511. —

L'amélioration des recettes se répartit sur tous les mois de l'année à l'exception de novembre.

II. Produit du transport des bagages, animaux et marchandises.

Ces recettes se sont élevées en 1903 à fr. 62,144,023. --

Les prévisions budgétaires avaient été
les suivantes:

Budget principal	fr. 43,900,000. —
Budget supplémentaire	» 11,150,000. —
Recettes approximatives du J.-S. pour les 4 premiers mois	» 6,600,000. —
	<hr/>
	fr. 61,650,000. —
	<hr/>
Différence en faveur du compte	fr. 494,023. —
	<hr/>

Le mouvement des marchandises a donc été sensiblement égal à nos prévisions budgétaires.

En 1902 les recettes marchandises avaient été de :

a. Chemins de fer fédéraux	fr. 39,632,715. —
b. Jura-Simplon	» 20,784,457. —
	<hr/>
	fr. 60,417,172. —

En 1903 les recettes marchandises se sont élevées à » 62,144,023. —

Différence en faveur de 1903 fr. 1,726,851. —

A l'exception d'avril, les trois premiers trimestres de 1903 donnent des plus-values sur 1902, tandis que le dernier trimestre est en recul. Ce fait provient partiellement de ce que nous avons eu à effectuer en 1902 de très nombreux transports de fruits, dus à une superbe récolte dans la Suisse centrale et orientale, tandis que cette récolte a été en 1903 au-dessous de la moyenne.

III. Recettes diverses.

En 1903, ces recettes se sont élevées à fr. 5,108,975. —

Les prévisions budgétaires avaient été les suivantes :

Budget principal	fr. 3,966,590. —
Budget supplémentaire	» 452,300. —
Recette approximative du J.-S. pour les quatre premiers mois	» 500,000. —
	<hr/>
	fr. 4,918,890. —
	<hr/>
Différence en faveur du compte	fr. 190,085. —
	<hr/>

Le produit des services auxiliaires est sensiblement celui que nous avons prévu ; il en est de même des recettes diverses ;

la plus-value porte au chapitre des loyers et affermages sur la location du matériel, mais il y a lieu de remarquer qu'elle est plus que compensée par l'élévation de nos redevances de ce chef à d'autres administrations (voir titre V des dépenses d'exploitation).

Dépenses d'exploitation.

En 1903, ces dépenses se sont élevées à fr. 72,843,405. —

Les prévisions budgétaires avaient été les suivantes :

Budget principal	fr. 52,345,820. —
Budget supplémentaire	» 12,694,690. —
Dépenses approximatives du J.-S. pour les 4 premiers mois	» 6,850,000. —
	<u>fr. 71,890,510. —</u>
Excédent des dépenses sur le budget	<u>fr. 952,895. —</u>

Il n'est pas possible, en élaborant le budget d'une administration de chemin de fer d'évaluer d'une manière certaine les dépenses de l'exploitation proprement dite, dont le montant dépend en partie des prestations qui seront exigées par les besoins plus ou moins considérables du trafic, c'est pourquoi certaines des prévisions budgétaires ne peuvent avoir qu'un caractère estimatif.

Au fur et à mesure de l'examen des différents chapitres, nous donnerons les renseignements relatifs aux excédents et aux diminutions de dépenses, mais nous devons déjà faire remarquer que lors de l'établissement des budgets, nous n'avions pas pu tenir compte des éléments suivants : l'application de la nouvelle loi sur le travail à partir du 1^{er} octobre 1903 et l'incorporation aux traitements du personnel des gratifications que les anciennes compagnies prélevaient sur le solde actif du compte de profits et pertes.

En 1902, les dépenses d'exploitation avaient été de :

a. Chemins de fer fédéraux	fr. 43,243,716. —
b. Jura-Simplon	» 23,178,997. —
	<u>fr. 66,422,713. —</u>

En 1903 les dépenses d'exploitation se sont élevées à » 72,843,405. —

Augmentation de dépenses d'une année à l'autre fr. 6,420,692. —

Cette augmentation de 9 %₀ des dépenses, du reste en grande partie prévue, est imputable presque exclusivement aux titres II, III et IV, Entretien et surveillance de la voie, Expédition et mouvement, Traction et matériel roulant, et se répartit entre le personnel et l'entretien et renouvellement dans les proportions indiquées par les deux tableaux suivants :

<i>Titres</i>	Personnel.		Excédent de dépenses p.
	1902 Fr.	1903 Fr.	1903 Fr.
Personnel de la voie	3,352,881. —	3,635,097. —	282,216. —
Personnel de l'expédition et mouvement	17,502,106. —	19,833,742. —	2,331,636. —
Personnel de la traction	7,905,737. —	8,803,169. —	897,432. —
	<u>28,760,724. —</u>	<u>32,272,008. —</u>	<u>3,511,284. —</u>

<i>Titres</i>	Entretien et renouvellement.		Excédent des dépenses p.
	1902 Fr.	1903 Fr.	1903 Fr.
Entretien et renouvellement de la voie	8,062,178. —	9,514,262. —	1,452,084. —
Entretien et renouvellement des locomotives et tenders	4,562,133. —	4,767,624. —	205,491. —
Entretien et renouvellement de voitures	1,543,027. —	1,973,058. —	430,031. —
Entretien et renouvellement de wagons	1,648,266. —	2,190,290. —	542,024. —
	<u>15,815,604. —</u>	<u>18,445,234. —</u>	<u>2,629,630. —</u>

Excédent de dépenses en 1903 pour personnel	fr.	3,511,284. —
Excédent de dépenses en 1903 sur entretien et renouvellement	»	2,629,630. —
	<u>fr.</u>	<u>6,140,914. —</u>

I. Administration générale.

Les comparaisons données sous ce titre et sous les suivants sont faites entre les prévisions et les dépenses brutes ; les restitutions provenant des frais d'exploitation de gares et sections de lignes communes, ainsi que des indemnités pour l'exploitation de lignes pour compte de tiers étant laissées de côté de part et d'autre.

Les dépenses de l'administration générale se sont élevées en 1903 à fr. 2,752,428. —

Les prévisions budgétaires avaient été les suivantes :

Budget principal	fr.	2,114,970. —
» supplémentaire	»	595,490. —
Dépenses approximatives du J.-S. pour les 4 premiers mois	»	280,000. —
	fr.	<u>2,990,460. —</u>

Différence en moins	fr.	238,032. —
-------------------------------	-----	------------

Cette différence provient de remboursements divers dont il n'avait pas été fait état dans les budgets.

II. Entretien et surveillance de la voie.

Ces dépenses se sont élevées en 1903 à fr. 13,779,949. —

Les prévisions budgétaires avaient été de :

Budget principal	fr.	9,178,820. —
Budget supplémentaire	»	3,459,000. —
Dépenses approximatives du J.-S. pour les 4 premiers mois	»	980,000. —
	fr.	<u>13,617,820. —</u>

Différence en plus	fr.	<u>162,129. —</u>
------------------------------	-----	-------------------

Cette différence est le fait de dépassements sur plusieurs chapitres, compensés partiellement par des dépenses moindres sur d'autres, ainsi que cela est indiqué dans l'annexe au compte d'exploitation pages 38 à 41.

III. Expédition et mouvement.

Ces dépenses se sont élevées en 1903 à fr. 23,215,247. —

Les prévisions budgétaires avaient été de :

Budget principal	fr.	17,857,350. —
Budget supplémentaire	»	2,965,650. —
Dépenses approximatives du J.-S. pour les 4 premiers mois	»	1,900,000. —
	fr.	<u>22,723,000. —</u>

Différence en plus	fr.	<u>492,247. —</u>
------------------------------	-----	-------------------

La principale cause de cet excédent de dépenses provient de la consolidation des gratifications et de l'application pendant les 3 derniers mois de la nouvelle loi sur le travail.

IV. Traction.

Ces dépenses se sont élevées en 1903 à fr. 28,630,610. —

Les prévisions budgétaires avaient été de :

Budget principal	fr. 20,578,650. —
Budget supplémentaire	» 4,926,450. —
Dépenses approximatives du J.-S. pour les 4 premiers mois	» 2,750,000. —
	<u>fr. 28,255,100. —</u>
Différence en plus	<u>fr. 375,510. —</u>

Les dépenses sous titre « Traction » se composent de celles relatives au personnel, aux combustibles, à l'entretien du matériel roulant, à l'amortissement de ce matériel et des dépenses diverses.

a. Dépenses relatives au personnel.

En 1903 elles ont été de	fr. 8,985,080. —
Elles étaient budgetées, y compris les 4 premiers mois du J.-S.	» 8,576,700. —
Différence en plus	<u>fr. 408,380. —</u>

Cet excédent provient des mêmes causes que celles indiquées sous titre III.

b. Dépenses relatives aux combustibles, suifs et graisses, etc.

En 1903, elles ont été de	fr. 10,193,301. —
Elles étaient budgetées, y compris les 4 premiers mois du J.-S.	» 9,904,000. —
Différence en plus	<u>fr. 289,301. —</u>

Cet excédent provient de plus grandes prestations de la traction.

c. *Entretien du matériel roulant.*

En 1903 elles ont été de	fr.	6,593,069. —
Elles étaient budgétées, y compris les 4 premiers mois du J.-S.	»	6,807,700. —
		<hr/>
Différence en moins	fr.	<u>214,631. —</u>

d. *Amortissement du matériel roulant.*

En 1903 elles ont été de	fr.	2,475,696. —
Elles étaient budgétées	»	2,648,400. —
		<hr/>
Différence en moins	fr.	<u>172,704. —</u>

Le renouvellement qui n'a pas pu être effectué en 1903 sera reporté sur 1904.

e. *Autres dépenses.*

En 1903 elles ont été de	fr.	383,465. —
Elles étaient budgétées, y compris les 4 premiers mois du J.-S.	»	318,300. —
		<hr/>
Différence en plus	fr.	<u>65,165. —</u>

L'augmentation résulte du complément et de l'entretien de l'inventaire.

V. *Dépenses diverses.*

Ces dépenses se sont élevées en 1903 à	fr.	<u>6,215,200. —</u>
Les prévisions budgétaires avaient été les suivantes :		
Budget principal	fr.	4,309,850. —
» supplémentaire	»	952,200. —
Dépenses approximatives du J.-S. pour les 4 premiers mois	»	940,000. —
		<hr/>
	fr.	<u>6,202,050. —</u>
		<hr/>
Différence en plus	fr.	<u>13,150. —</u>

Les dépassements et diminutions concernant les différents chapitres de ce titre sont motivés dans l'annexe au compte d'exploitation (pages 46 et 47).

Dans les dépenses diverses sont compris les frais du service de publicité, soit du bureau de publicité à Lausanne (ancien bureau J.-S.) et de nos agences à Londres et à Paris. Comme nous le disions dans notre rapport de 1902, cette organisation est encore provisoire et, quoique nous soyons très satisfaits de l'activité et du travail du bureau de Lausanne, nous pensons, après expérience faite, qu'il est recommandable de transférer ce bureau à Berne afin de le mettre en contact plus direct et plus immédiat avec toutes les branches de notre administration. Nous étudions encore la nouvelle organisation qui pourra probablement être appliquée à partir de 1905.

Outre les affaires courantes, le bureau de Lausanne s'est occupé en 1903 de l'élaboration de trois brochures de propagande, d'une carte du réseau spécialement destinée aux touristes et d'affiches illustrées; ces divers objets de publicité pourront être mis en circulation au cours de l'année 1904.

L'agence de Londres a continué à fonctionner comme sous le Jura-Simplon, tout en étendant son activité à tout notre réseau.

L'agence de Paris s'est ouverte en juin 1903, et quoique ses débuts soient modestes, nous avons tout lieu de croire que cette création répondra à notre attente.

Compte du Fonds de renouvellement.

Le solde de ce compte au 31 décembre 1902 était de fr. 34,640,675. —

Ensuite du rachat à l'amiable du Jura-Simplon, le fonds de renouvellement de ce réseau a été fixé à la moins-value telle qu'elle a été admise dans le message du Conseil fédéral du 21 novembre 1903, soit » 18,757,236. —

Les versements pour 1903, pour lesquels nous avons appliqué les normes précédemment fixées par le Conseil fédéral, en attendant que le règlement spécial soit élaboré, se décomposent de la manière suivante:

a. Pour voie de fer .	fr.	4,046,808. —	
b. Pour matériel roulant	»	3,604,510. —	
c. Pour mobilier et us- tensiles	»	334,741. —	» 7,986,059. —

A reporter fr. 61,383,970. —

Report fr. 61,383,970. —

Les prélèvements pour 1903 se sont élevés à :

a. Voie de fer	fr.	3,284,368. —
b. Matériel roulant	»	2,475,697. —
c. Mobilier et ustensiles	»	113,701. —
		» 5,873,766. —
Solde à fin 1903		fr. 55,510,204. —

Cette somme est représentée jusqu'à concurrence de fr. 53,389,490. — par le portefeuille des titres du fonds de renouvellement (voir pour détails annexe spéciale au compte de 1903, page 171); ce portefeuille sera complété après l'approbation des comptes par les autorités compétentes.

Compte des entreprises accessoires.

Ce sont les bateaux à vapeur sur le lac de Constance et les bateaux à vapeur sur le lac de Zurich.

Bateaux à vapeur sur le lac de Constance.

Recettes.

Elles se sont élevées en 1903 à	fr.	636,031. —
Elles avaient été budgétées à	»	586,000. —
		» 50,031. —

Cette amélioration est due tout entière au service des marchandises, le mouvement des voyageurs étant resté légèrement inférieur à nos prévisions.

Comparée en 1902, la plus-value est de fr. 51,085. —

Dépenses.

Elles se sont élevées en 1903 à	fr.	513,713. —
Elles avaient été budgétées à	»	501,000. —
		fr. 12,713. —

Les chapitres en augmentation sont : les traitements et salaires du personnel, l'entretien des bateaux et la bonification à faire au chemin de fer pour le chargement et le déchargement

des wagons. Il y a en revanche diminution sur le combustible, dont les prix d'unités avaient été fixés trop haut au budget.

Dans leur ensemble, les dépenses sont égales à celles de 1902.

L'excédent des recettes est de	fr.	122,318. -
contre	»	85,000. —

budgetés.

Nous faisons remarquer qu'à partir de 1904 l'entretien sera séparé du renouvellement et qu'il sera créé un fonds spécial pour le renouvellement et l'amortissement des bateaux, fonds qui sera alimenté par des versements annuels correspondants au 5^o/_o de la valeur d'inventaire des bateaux.

Bateaux à vapeur du lac de Zurich.

La cession de nos bateaux à la Société zuricoise de navigation à vapeur s'étant faite au 1^{er} mai 1903, nous avons encore exploité cette entreprise pendant les 4 premiers mois. Le résultat est un déficit de fr. 51,106. —, tandis que la perte pour toute l'année n'avait été budgetée qu'à fr. 47,200. —; cela provient de la réduction du trafic pendant la mauvaise saison.

Notre conseil d'administration, par décision du 23 avril 1903 s'est obligé pour une durée de 10 ans, à fournir à la Société zuricoise de navigation à vapeur une subvention annuelle au maximum de fr. 18,000. —, dans le cas où l'exploitation de nos anciens bateaux donnerait lieu à un déficit.

Comme nous avons eu à notre charge les mauvais mois de l'année, nous espérons qu'il n'y aura pas de déficit à couvrir pour 1903. Si le contraire devait se produire, la somme que nous aurions à payer serait comptabilisée dans nos dépenses de 1904.

Compte de profits et pertes.

Recettes.

<i>Solde actif de 1902.</i> Le solde actif de 1902 s'élevait à	fr.	4,422,420. —
--	-----	--------------

Conformément à la décision de notre conseil d'administration, décision approuvée par l'Assemblée fédérale dans sa session de novembre, ce solde a reçu les affectations suivantes :

Gratifications au personnel de l'ancien Central	fr.	322,693. —	
A reporter	fr.	322,693. —	fr. 4,422,420. —

Report	fr.	322,693. —	fr.	4,422,420. —
Gratifications au personnel de l'ancienne Union suisse	»	111,110. —		
Amortissement du solde des pertes de cours faites lors des premières émissions de l'emprunt 3 1/2 0/0 C. F. F.	»	147,608. —		
Amortissement de tous les frais relatifs à la préparation de la nationalisation et à l'organisation de la nouvelle administration	»	1,312,283. —		
Amortissement des installations disparues ensuite de la reconstruction de la gare de Zollikofen	»	103,951. —		
Amortissement complet du compte de construction des bateaux à vapeur du lac de Zurich, ensuite de la cession de ces bateaux à la Société zuricoise de navigation à vapeur	»	586,076. —		
Amortissement du solde de la participation du Nord-Est en actions et obligations du chemin de fer Uerikon-Bauma	»	723,868. —		
			»	3,307,589. —

Il a été reporté à nouveau fr. 1,114,831. —

Excédent des recettes de l'exploitation fr. 38,138,912. —

Nous nous sommes exprimés plus haut sur la formation de cet excédent.

Le coefficient d'exploitation pour 1903 est de	65,53
En 1902, pour les C. F. F. seuls, il avait été de	60,98
En 1902, pour le J.-S., il avait été de	61,35
En 1902, pour les C. F. F. et le J.-S. réunis, il avait été de	61,11

Il y a donc entre 1902 et 1903 une augmentation de 4,42. Nous ne voudrions pas tirer des conclusions trop absolues de la comparaison de ces coefficients d'exploitation, car certains éléments qui entrent en ligne de compte, tels que la réfection de la voie et la mise au rebut du matériel, peuvent varier en plus ou en moins d'une année à l'autre suivant les circonstances et modifier sensiblement le chiffre du coefficient. Mais il n'en est pas moins vrai que l'augmentation de $4\frac{1}{2}\%$ environ est énorme et que, seul un développement nouveau du trafic pourra empêcher que nous atteignons des coefficients encore plus élevés pour les exercices futurs.

Produits des capitaux disponibles. En 1903 nos capitaux disponibles ont produit fr. 6,644,285. —

tandis que nous avons budgeté :

Budget principal .	fr. 2,850,000. —	
Budget supplémen- taire	» 50,000. —	
		» 2,900,000. —
Différence		fr. 3,744,285. —

Les produits de nos capitaux disponibles se décomposent comme suit :

Intérêts du portefeuille de fonds publics, y compris celui du fonds de renouvellement	fr. 3,658,477. —
Intérêts du portefeuille de change .	» 99,154. —
Intérêts sur comptes courants et divers	» 2,715,437. —
Bénéfice sur réalisations, gains de cours, agio, plus-value de titres, etc.	» 160,818. —
Coupons prescrits	» 10,399. —
	fr. 6,644,285. —

Plusieurs faits ont modifié complètement les normes sur lesquelles nous avons calculé nos prévisions budgétaires ; ces circonstances, qui exercent leur influence aussi bien sur les dépenses du compte de profits et pertes que sur les recettes et qui, au surplus, n'apportent pas de modification sensible au solde de ce compte, sont principalement le rachat à l'amiable du Jura-Simplon, l'opération d'échange faite par le Conseil fédéral d'actions privilégiées et ordinaires J.-S. contre des obligations $3\frac{1}{2}\%$ C. F. F. et la conversion d'emprunts 4% des anciennes compagnies.

Les fonds disponibles du Jura-Simplon, que nous avons repris et dont nous n'avons pas pu budgeter le revenu, ont produit environ fr. 800,000. —

L'échange des actions Jura-Simplon contre des obligations $3\frac{1}{2}\%$ C. F. F. a porté sur un capital de fr. 46,027,000 ; l'intérêt de ces obligations figure aux dépenses dans le chapitre «Intérêts des emprunts consolidés» ; en revanche, nous avons encaissé le coupon des actions échangées par » 1,610,945. —

Dans nos prévisions budgétaires, nous avons évalué à fr. 75,000,000. — notre portefeuille moyen de fonds publics, tandis qu'en réalité nous n'avons pas eu à opérer de grosses réalisations pour couvrir nos dépenses de construction et faire face aux remboursements de capitaux, ces dépenses ayant été couvertes en partie par l'émission d'obligations $3\frac{1}{2}\%$ C. F. F. et en partie par nos disponibilités en banque ; en outre, les dépenses réelles de construction et d'acquisition de matériel sont restées inférieures au budget ; de là un supplément de revenu, portefeuille du J.-S. non compris, d'environ » 520,000. —

Le produit de nos fonds disponibles en banque avait été évalué à fr. 150,000, sur un capital de fr. 5,000,000. En réalité nos disponibilités, auxquelles sont venus s'ajouter vers la fin de l'année les fonds de l'emprunt de conversion, dont la contre-valeur figure du reste comme prorata d'intérêts aux dépenses du compte de pertes et profits, ont donné une différence en plus d'environ » 642,000. —

Le bénéfice sur réalisations, gains de cours, etc. (pertes d'évaluation qui figurent aux dépenses, non-comprises) ont fourni » 160,800. —

Les coupons prescrits ont donné » 10,400. —

fr. 3,744,145. —

Intérêts des capitaux employés à la construction de nouvelles lignes: Cette recette a été en 1903 de . fr. 1,733,039. —

Si l'on en déduit les intérêts de construction du Simplon qui n'avaient pas été budgetés et dont la contrevaieur est comprise d'ailleurs dans les dépenses sur « intérêts des emprunts consolidés » . . . » 1,538,856. —

Il reste fr. 194,183. —
Nous avons budgeté » 350,000. —

La différence en moins est donc de . fr. 155,817. —

Produits des entreprises accessoires: Le service de navigation sur le lac de Constance a donné un bénéfice d'exploitation de fr. 122,319. —

Il avait été budgeté à » 85,000. —

Différence en plus fr. 37,319. —

Sommes prélevées sur les fonds spéciaux. Les prélèvements sur le fonds de renouvellement avaient été budgetés comme suit:

Budget principal fr. 4,615,700. —
Budget supplémentaire » 1,555,000. —

fr. 6,170,700. —

Il n'avait pas été fait de prévision spéciale pour le réseau du Jura-Simplon pendant les 4 premiers mois.

En réalité les prélèvements ont été de fr. 5,873,766. —

Différence en moins fr. 296,934. —

Les prélèvements sur le fonds de renouvellement se divisent comme suit:

a. Renouvellement de la superstructure:

I ^{er} arrondissement .	fr.	894,483. —	
II ^{me} »	»	854,285. —	
III ^{me} »	»	965,848. —	
IV ^{me} »	»	569,752. —	
			fr. 3,284,368. —

Report fr. 3,284,368. —

b. Renouvellement du matériel roulant:

Locomotives	fr.	1,117,420. —	
Chaudières	»	89,381. —	
Voitures	»	529,026. —	
Wagons	»	739,870. —	
			» 2,475,697. —

c. Renouvellement du mobilier:

Administration centrale	fr.	959. —	
I ^{er} arrondissement .	»	25,814. —	
II ^{me} »	»	32,689. —	
III ^{me} »	»	30,726. —	
IV ^{me} »	»	23,513. —	
			fr. 113,701. —
			fr. 5,873,766. —

Le renouvellement de la superstructure et du mobilier ainsi que la mise au rebut du vieux matériel roulant avaient nécessité en 1902 les prélèvements suivants:

Chemins de fer fédéraux	fr.	2,984,289. —
Jura-Simplon	»	1,523,950. —
		fr. 4,508,239. —

Les prélèvements pour 1903 excèdent donc ceux de 1902 de fr. 1,365,527. —

Subventions pour l'exploitation. Somme budgetée et réalisée fr. 89,375. —

soit la subvention que nous percevons pour l'exploitation de la ligne Etwilen-Schaffhouse.

Ressources et rentrées diverses. Il avait été budgeté:

Le produit a été de	fr.	50,000. —
	»	2,201. —
Différence en moins	fr.	47,799. —

Dépenses.

Intérêts en comptes-courants, commissions, etc. Les dépenses de ce chapitre ont été en 1903, de . . . fr. 4,991,883. —

Nous avons budgété :

Budget principal . fr. 80,000. —

Budget supplémen-
taire . . . » 20,000. —

» 100,000. —

Différence en plus fr. 3,991,883. —

Cette différence résulte des postes suivants :

En exécution de l'art. 4 du contrat de rachat du J.-S. du 23 octobre 1903, le Conseil fédéral nous a chargés de payer :

a. Le coupon n° 14 des actions Jura-Simplon soit :

$3\frac{1}{2}\%$ sur fr. 101,120,000, fr. 3,539,200. —

b. l'intérêt à $3\frac{1}{2}\%$
sur le solde du prix de
rachat soit sur :

fr. 2,880,000. — » 100,800. —

fr. 3,640,000. —

Intérêts débiteurs divers résultant de l'opération de conversion » 30,702. —

Intérêts sur comptes-courants créanciers du personnel de l'ancienne Union Suisse » 63,741. —

Intérêts du fonds de couverture des anciennes pensions du Jura-Simplon . . . » 35,000. —

Pertes de cours sur l'évaluation des titres du portefeuille de fonds publics . . . » 211,475. —

Excédents de frais divers, de commissions, etc. » 10,965. —

fr. 3,991,883. —

Le remboursement des comptes-courants créanciers du personnel de l'ancienne Union Suisse avait été primitivement fixé à fin 1902. A la demande du personnel, et pour lui donner le temps d'étudier la fondation d'une caisse d'épargne spéciale, nous avons prorogé ce délai au 31 décembre 1903, en offrant au surplus de percevoir gratuitement pour le compte de la nouvelle institution les versements mensuels de ses membres et de conserver dans nos caisses, si la demande nous en était faite, les titres et valeurs de l'association. Il résulte de communications qui nous ont été faites que jusqu'ici cette institution n'a pas pu être créée.

L'avoir en compte-courant du personnel de l'ancienne Union Suisse a été remboursé au 31 décembre 1903, soit par des versements directs aux intéressés, soit par des versements pour leur compte à la caisse d'épargne de la Banque cantonale de St-Gall.

Intérêts des emprunts consolidés. En 1903, les intérêts sur emprunts consolidés se sont élevés à . fr. 36,264,495. —

Il avait été budgeté :

Budget principal .	fr. 26,860,000. —	
Budget supplémen- taire	» 4,900,000. —	
Intérêts pendant les 4 premiers mois des divers emprunts J.-S.	» 2,930,000. —	
		» 34,690,000. —
		<u>fr. 1,574,495. —</u>

Le principal poste constituant cette différence est formé par fr. 1,400,000. —, soit l'intérêt à $3\frac{1}{2}\%$ d'un capital de fr. 40,000,000. — en obligations C. F. F. échangées contre le solde en circulation des obligations de l'emprunt J.-S. 1898 émis pour la construction du Simplon. Nous avons vu plus haut que la contre-valeur se trouve aux recettes dans le chapitre des intérêts de construction.

Pertes sur l'exploitation d'entreprises accessoires. Nous comptabilisons la perte faite pendant les 4 premiers mois sur notre exploitation de bateaux à vapeur sur le lac de Zurich.

Sommes affectées à des amortissements. Il s'agit ici de la première annuité concernant l'amortissement tel qu'il est prévu à l'art. 7 de la loi de rachat.

Dans notre budget principal, nous avons évalué l'amor- tissement du capital d'établissement des réseaux Central, Nord- Est et Union suisse, soit de	fr. 562,800,000. —
à 0,467 % à	fr. 2,630,000. —
et l'amortissement pour 8 mois de celles des lignes du Jura-Simplon passant au II ^e arrondissement, soit 0,467 % sur un capital de fr. 83,000,000 à	» 260,000. —

Dans notre budget supplémentaire, l'a- mortissement des lignes du I ^{er} arrondisse- ment était compté pour 8 mois à 0,467 % sur un capital de fr. 189,000,000 par	» 590,000. —
	<u>fr. 3,480,000. —</u>

En réalité, l'amortissement s'est calculé sur le capital suivant :

a. Capital d'établissement des C. F. F. au 31 décembre 1902 :

Compte de construction	fr. 510,802,899. —
Travaux non achevés	» 43,792,102. —
Excédents des prix de rachat	» 69,154,599. —
	<hr/>
	fr. 623,749,100. —

Moins :

Matériel d'exploitation (matériel roulant, mobilier et ustensiles)	» 84,775,276. —
	<hr/>
	fr. 538,973,824. —

Plus :

30 % de fr. 84,775,276. — matériel d'exploitation	» 25,432,583. —
	<hr/>
	fr. 564,406,407. —

b. Capital d'établissement du J.-S. au 1^{er} janvier 1903 :

Compte de construction	fr. 310,706,794. —
Travaux non achevés	» 35,818,540. —
Excédent du prix de rachat	» 11,614,722. —
	<hr/>
	fr. 358,140,056. —

Moins :

Matériel d'exploitation (matériel roulant, mobilier et ustensiles)	» 47,044,916. —
	<hr/>
	fr. 311,095,140. —

Plus :

30 % de fr. 47,044,916. — matériel d'exploitation	» 14,113,475. —
	<hr/>
	fr. 325,208,615. —

Le capital soumis à l'amortissement est donc de :

Pour les C. F. F.	fr. 564,406,407. —
Pour le J.-S.	» 325,208,615. —
	<hr/>
	fr. 889,615,022. —

La quote budgétaire de 0,467 % avait été établie en tenant compte du taux moyen des emprunts qui s'élevait à 3,725 %. Par suite de la reprise des emprunts du Jura-Simplon et de la conversion des emprunts Union suisse III^e hyp. et Nord-Est 1889, le taux moyen d'intérêt a été pour 1903 réduit à 3,631 ; pour amortir en 60 ans un capital grevé de cet intérêt, il faut une annuité fixe de 4,115179 %, soit un amortissement initial de 0,484179 représentant sur un capital de fr. 889,615,022. — une somme de . . . fr. 4,307,336. 35

Il avait été budgété	»	3,480,000. —
		<hr/>
Différence en plus	fr.	827,336. 35

Il est à remarquer que l'amortissement du réseau Jura-Simplon n'avait été prévu que pour huit mois, tandis que nous l'avons fait porter sur l'année entière.

Versements dans le fonds de renouvellement : Les prévisions budgétaires étaient les suivantes :

Budget principal	fr.	5,510,500. —
Budget supplémentaire	»	1,448,600. —
		<hr/>
	fr.	6,959,100. —

En réalité il est versé au Fonds de renouvellement	»	7,986,059. —
		<hr/>

Différence en plus	fr.	1,026,959. —
------------------------------	-----	--------------

provenant essentiellement du fait que les 4 premiers mois de l'année n'avaient pas été pris en considération au budget pour les lignes du Jura-Simplon.

Ces versements calculés suivant les normes établies par le règlement fédéral du 12 juin 1899 se décomposent comme suit :

1^o *Pour la superstructure* :

a. par mètre de voie, longueur moyenne de l'année 3,844,459 m, à 30 centimes	fr.	1,153,337. 70
---	-----	---------------

b. par kilomètre de loco- motive, locomotives des C. F. F. et locomotives étrangères ayant circu-		
--	--	--

A reporter	fr.	1,153,337. 70
------------	-----	---------------

Report	fr.	1,153,337. 70	
lé sur nos voies, y compris les services de manœuvres et haut-le-pied, km.-loc. 28,934,702, à 10 cts.	»	2,893,470. 20	
	fr.		4,046,807. 90

2° *Pour le matériel roulant :*

a. locomotives, par km. de nos machines ayant circulé sur nos lignes ou sur des lignes étrangères, y compris les services de manœuvres et haut-le-pied, km.-loc. 29,323,523, à 5,8 cts.	fr.	1,700,764. 35	
b. voitures, par km. d'essieu de nos voitures sur nos lignes et sur lignes étrangères km. - essieu 213,618,599, à 0,36 cts.	»	769,026. 95	
c. wagons, par km.-ess. de nos wagons, sur nos lignes et sur lignes étrangères, km.-essieu 298,610,091, à 0,38 cts.	»	1,134,718. 35	
	»		3,604,509. 65

3° *Pour mobilier et ustensiles :*

3 ⁰ / ₀ sur fr. 11,158,032. —, état moyen de l'année	»	334,740. 95	
Total des versements	fr.	7,986,058. 50	

<i>Dépenses pour buts divers.</i> Elles se sont élevées à	fr.	117,166. —
Elles avaient été budgetées à	»	83,600. —
Différence en plus	fr.	33,566. —

Ces dépenses ont été les suivantes :

Remboursement à la Compagnie Langenthal-Huttwil sur la redevance payée par cette compagnie pour la co-jouissance de la gare de Langenthal de mai 1895 à décembre 1900	fr.	10,000. —
---	-----	-----------

Report	fr.	10,000. —
Cette différence résulte d'une erreur de comptabilisation du Central.		
Déficit d'exploitation de la ligne Wald-Rüti	»	33,798. —
La Compagnie Wald-Rüti est débitée dans un compte spécial de ses déficits annuels d'exploitation; mais il n'est pas fait état de ce compte dans notre bilan.		
Indemnité à la Commune de Dietikon ensuite de l'abandon du projet de construction des ateliers N. O. B. sur le territoire de cette commune	»	16,500. —
A la suite d'un contrat du 26 juin 1896 entre la direction du Nord-Est et la commune de Dietikon, cette dernière avait fait certaines dépenses pour l'acquisition d'eau potable, l'achat de terrains pour un nouveau cimetière, l'élaboration de plans et la correction d'une rue, et après l'abandon par le Nord-Est de son projet, elle intenta à cette compagnie un procès en 1901, lui réclamant une somme de fr. 33,288. —. L'indemnité de fr. 16,500. — que nous avons payée a permis la liquidation amiable de cette contestation.		
Paiement à la Bad. Bahn résultant d'une différence de compte pour la co-jouissance de la gare de Schaffhouse, d'avril 1895 à mars 1901	»	33,712. —
Cette différence résulte de l'application rétroactive du contrat de co-jouissance du 5:16 décembre 1902.		
Coupons considérés à tort comme prescrits par l'Union Suisse et présentés à l'encaissement en 1903	»	27. —
Allocation pour couvrir le solde du déficit de la caisse de secours et de pensions J.-S., tel qu'il avait été déterminé par une précédente expertise	»	5,672. —
Les années précédentes, la compagnie du J.-S. versait à la caisse de pensions une allocation extraordinaire de fr. 85,000		
A reporter	fr.	99,709. —

Report fr. 99,709. —

pour cet amortissement. Par l'allocation complémentaire de 1903, le déficit, tel qu'il avait été calculé au 31 décembre 1898 par M. le Prof. Dr Graf, est couvert, mais nous devons faire observer que, d'après les travaux de notre administration des caisses de pensions et de secours, le déficit actuel de cette caisse s'élève à une somme considérable et qu'il en est de même, quoique dans des proportions moindres, des caisses des autres anciennes compagnies. Nous ferons à ce sujet des propositions à notre Conseil d'Administration à l'occasion de la création de la caisse de pensions et de secours du personnel des C. F. F. et nous donnerons en outre des explications y relatives dans notre rapport à l'appui du budget pour 1905.

Bourses en faveur d'élèves de diverses écoles » 2,515. —

Il s'agit ici de la continuation des bourses accordées par le Nord-Est, sommes qu'il prélevait sur un fonds spécial.

Gratifications aux ouvriers du Jura-Simplon ayant atteint leurs 25 ans de service avant le 1^{er} mai 1903 » 14,942. —

C'est l'application rétroactive, suivant nos règlements nos 25 et 25^a de la gratification pour 25 ans de services.

fr. 117,166. —

Bilan au 31 décembre 1903.

Le Jura-Simplon a été racheté avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1903, de telle sorte qu'à notre bilan de clôture de 1902 est venu s'ajouter le bilan concernant le Jura-Simplon.

Bilan d'entrée au 1^{er} janvier 1903 concernant le Jura-Simplon.

Ce bilan a été formé sur la base du bilan de clôture du Jura-Simplon pour l'exercice 1902, avec les modifications résultant du contrat de rachat et du message du Conseil fédéral du 21 novembre 1903.

Actif.

1. *Capitaux non encore versés*: Le bilan du Jura-Simplon contenait un poste de fr. 11,892,214. — soit les versements non encore effectués sur les actions de subvention Simplon; cette somme a disparu, les intéressés ayant été libérés de leur engagement.

2. *Compte de construction des lignes en exploitation*: Le montant de ce compte a été reporté intégralement dans notre bilan par fr. 310,706,794. —

3. *Dépenses pour le Simplon*: Les dépenses au 31 déc. 1902 s'élevaient à fr. 40,960,809. —

Nous avons déduit de cette somme, d'entente avec le Département fédéral des Chemins de fer, les versements acquis sur les actions de subvention Simplon, les considérant comme subvention à fonds perdus dans le sens de l'article 9, lit. *d* de la loi de comptabilité » 8,195,986. —

Compte de construction Simplon au 31 déc. 1902 fr. 32,764,823. —

4. *Objets de construction non achevés*: Ils sont reportés dans notre bilan par fr. 3,058,217. —

5. *Dépenses à amortir*: Le Jura-Simplon comptabilisait sous ce titre la prime sur les emprunts Franco-Suisse et Jougne-Eclépens par fr. 8,055,741. —. Ce poste est supprimé comme tel dans notre bilan; mais il fait partie de l'excédent du prix de rachat.

6. *Fonds disponibles*: Ils sont passés pour une somme égale dans notre bilan par fr. 45,942,182. —.

7. *Excédent du prix de rachat sur l'actif du bilan du Jura-Simplon*: Cet excédent comprend les sommes suivantes:

Différence entre le prix payé par la Confédération suivant contrat de rachat du 23 octobre 1903 (fr. 104,000,000. —) et le capital nominal des actions ordinaires et privilégiées de la compagnie (fr. 101,120,000. —) fr. 2,880,000. —

Prime sur les obligations Franco-Suisse et Jougne-Eclépens (voir plus haut) . . . » 8,055,741. —

A reporter fr. 10,935,741. —

	Report	fr. 10,935,741. —
Frais divers concernant l'échange des actions ordinaires et privilégiées; il s'agit ici des frais de l'opération d'échange facultatif offert par le Conseil fédéral en mai 1903 aux porteurs d'actions Jura-Simplon, contre des obligations 3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$ C. F. F.	»	52,780. —
Déficit présumé de la caisse de secours des employés. Nous portons à l'excédent du prix de rachat la somme minimum pour laquelle ce déficit a été compté dans le message du Conseil fédéral (voir page 10) et nous avons attribué à la caisse de secours et de pensions Jura-Simplon une somme égale en titres, mais nous faisons remarquer que ce capital sera très probablement insuffisant pour couvrir le déficit	»	4,500,000. —
Fonds pour couvrir des pensions J.-S. jusqu'ici à la charge de l'exploitation. Il s'agit de la valeur capitalisée des retraites d'agents de l'ancienne Suisse-occidentale, qui ne sont pas comprises dans la caisse de secours et de pensions. Le message (page 11) évalue ce montant à	fr.	1,000,000. —
Montant du nouveau fonds de renouvellement. Il doit être égal à la moins-value des lignes J.-S. en exploitation, moins-value fixée par le message (page 9) à	»	18,757,236. —
		<hr/>
		fr. 35,245,757. —

En revanche, il y a lieu de déduire de l'excédent du prix de rachat les fonds spéciaux du Jura-Simplon et le solde du compte de profits et pertes de 1902.

a. Fonds spéciaux:

Fonds de renouvellement	fr. 5,138,179. —
Compte d'attente pour l'alimentation du fonds de renouvellement	» 6,933,253. —
Fonds pour couvrir les indemnités payées ensuite d'accidents	» 238,453. —
Fonds d'amortissement de bons de jouissance	» 388,970. —
Réserve pour amortissements	» 8,764,023. —
	<hr/>
	fr. 21,462,878. —

Report fr. 21,462,878. —

b. Solde du compte de profits et pertes de 1902:

Le solde actif du compte de profits et pertes était de . fr. 6,836,931. —

Dont il y a lieu de déduire:

Dividende de 1902 aux actions privilégiées et ordinaires . . . » 4,304,800. —

Commission sur coupons dividende 1902 » 5,381. —

Gratifications au personnel J.-S. pour 1902 . . . » 309,293. —

Droit de concession pour 1902 . . » 49,300. —

fr. 4,668,774. —

fr. 2,168,157. —

fr. 23,631,035. —

L'excédent du prix de rachat comprend donc:

Différences et moins-values diverses fr. 35,245,757. —

Moins: Fonds spéciaux et solde de profits et pertes » 23,631,035. —

fr. 11,614,722. —

Passif.

1. *Capital social.* Il a disparu dans notre bilan et est remplacé au chapitre des dettes courantes par le prix de rachat de fr. 104,000,000. —

2. *Emprunts consolidés.* Les emprunts consolidés du Jura-Simplon ont été repris par la Confédération et leur capital a été transporté tel quel dans notre bilan par fr. 256,154,700. —

3. *Subvention remboursable.* Il s'agit d'une subvention de l'Etat de Fribourg remboursée en mai 1903 et que nous avons transportée au 1^{er} janvier 1903 provisoirement dans les dettes courantes.

4. *Dettes courantes.* Ce sont :

Celles du Jura-Simplon	fr. 14,170,473. -
La subvention remboursable de l'Etat de Fribourg	» 831,054. —
Le déficit présumé de la caisse de secours et de pensions	» 4,500,000. —
Le prix de rachat, dont la commission de liquidation J.-S. a été créditée dans un compte spécial productif d'intérêts à 3½ % l'an	» 104,000,000. —
Le dividende de 1902, les gratifications, le droit de concession (voir plus haut)	» 4,668,774. —
	<hr/>
	fr. 128,170,301. —

5. *Fonds spéciaux.* Les fonds spéciaux J.-S. ont été portés en déduction de l'excédent du prix de rachat ; en revanche ils sont remplacés par :

Le nouveau fonds de renouvellement	fr. 18,757,236. —
Le fonds de couverture des anciennes pensions	» 1,000,000. —
	<hr/>
	fr. 19,757,236. —

Bilan de clôture des C. F. F. au 31 décembre 1903.

Actif.

I. Compte de construction. Il se décompose comme suit:

	Chemins de fer et installations fixes fr.	Matériel roulant fr.	Mobilier et ustensiles fr.	Totaux fr.
Chemins de fer fédéraux au 31 décembre 1902	426,027,122. —	77,807,383. —	6,967,894. —	510,802,399. —
Jura-Simplon au 31 décembre 1902	263,661,877. —	43,159,558. —	3,885,358. —	310,706,793. —
Dépenses de construction en 1903	12,856,268. —	1,650,870. —	609,559. —	15,116,697. —
	<u>702,545,267. —</u>	<u>122,617,811. —</u>	<u>11,462,811. —</u>	<u>836,625,889. —</u>

Les dépenses portées au compte de construction en 1903 se décomposent comme suit :

a. Chemins de fer et installations fixes :

Agrandissement du bâtiment d'administration de l'ancien J.-S.	fr.	381,423. —
Bâtiment de service du Brückfeld	»	800,076. —
Agrandissement de la gare de Sissach	»	559,137. —
Reconstruction de la gare d'Olten	»	3,203,654. —
Part nette des C. F. F. à la reconstruction de la gare de Lucerne (voir détail plus loin)	»	6,247,590. —
Agrandissement de la gare de Berne	»	364,982. —
Acquisition à Berne de la propriété du Salzhaus (en vue de l'agrandissement futur)	»	310,958. —
Agrandissement de la gare de Thoune	»	293,958. —
Achats de terrains à Bâle et à Liestal	»	231,845. —
Agrandissement de la gare de Romanshorn	»	81,060. —
Agrandissement de la station de Rätterschen	»	84,584. —
Suppression de passages à niveau à Uzwil	»	117,952. —
Agrandissement de la gare de St. Margrethen	fr.	117,125. —
Rorschach, Centralanlage	»	119,639. —
Divers sur tout le réseau	»	1,414,709. —
	fr.	14,328,692. —

En revanche, il a été bonifié au compte de construction la part payée par la Bad. Bahn pour la reconstruction de la gare de Schaffhouse

» 1,472,424. —

fr. 12,856,268. —

b. Matériel roulant :

32 locomotives	fr.	2,643,600. —
moins : amortissement de 20 locomotives	»	1,201,527. —
	fr.	<u>1,442,073. —</u>

280 wagons	fr.	1,131,750. —	
moins : amortissement de 218 wagons	»	777,477. —	
			fr. 354,273. —
Divers	»		36,993. —
			<u>fr. 1,833,339. —</u>

19 voitures	fr.	368,600. —	
moins : amortissement de 48 voitures	»	551,069. —	
			fr. — 182,469. —
			<u>fr. 1,650,870. —</u>

c. Mobilier et ustensiles :

Administration centrale	fr.	78,656. —	
I. Arrondissement	»	89,113. —	
II. »	»	261,920. —	
III. »	»	126,460. —	
IV. »	»	53,410. —	
			<u>fr. 609,559. —</u>

L'établissement des comptes de reconstruction de la gare commune de Lucerne avait donné lieu à des divergences entre les compagnies intéressées, soit le Central, le Gothard, le Nord-Est et le Jura-Simplon; nous avons pu enfin en 1903 établir, d'entente avec la compagnie du Gothard, le décompte définitif qui se résume comme suit :

Capital des anciennes installations appartenant aux quatre administrations intéressées	fr.	5,494,424. —
--	-----	--------------

Dépenses complètes de reconstruction et d'agrandissement	»	11,617,703. —
		<u>fr. 17,112,127. —</u>

Moins : produit de ventes de vieux matériel, remboursements, etc.	»	488,836. —
		<u>fr. 16,623,291. —</u>

Moins : installations supprimées à amortir	fr.	1,741,509. —
--	-----	--------------

Dépenses de construction à supporter par l'exploitation	»	154,389. —	»	1,895,898. —
---	---	------------	---	--------------

Capital de construction de la gare de
Lucerne fr. 14,727,393. —

La part de la compagnie du Gothard
est de » 2,816,152. —

La part des C. F. F. est de fr. 11,911,241. —

Notre compte de construction est déjà
débité des parts du Central, du Nord-Est
et du Jura-Simplon aux anciennes instal-
lations fr. 5,090,718. —

A cette somme il faut
ajouter les versements du
Jura-Simplon et du Got-
hard pour 1882, verse-
ments que le Central avait
omis de rebonifier au
compte de construction » 527,386. —

» 5,618,104. —

Il reste à débiter le compte de cons-
truction C. F. F. de fr. 6,293,137. —
dont pour mobilier et ustensiles » 45,547. —

Pour chemins de fer et installations
fixes comme ci-dessus fr. 6,247,590. —

II. Travaux de construction non-achevés. Au 31 décembre
1902 ce compte se montait pour les C. F. F. à fr. 43,792,102. —

Pour le Jura-Simplon à » 35,818,540. —

fr. 79,610,642. —

Il est au 31 décembre 1903 de » 78,981,937. —

Différence en moins » 628,705. —

Il a été diminué au cours de l'exercice des travaux achevés
dont les comptes ont pu être apurés, entre autres les gares
de Lucerne, Olten, Sissach, etc. et qui ont passé au compte
de construction proprement dit. Il s'est augmenté des dépenses
de construction sur objets non achevés dont les principaux
sont: le percement du Simplon, le déplacement de la ligne
d'Alsace à Bâle, les gares de Bâle, St-Gall, Lausanne, etc.

III a. Excédent du prix de rachat sur les postes actifs des anciennes compagnies.

Chemins de fer fédéraux au 31 décembre 1902	fr. 69,154,599. —
Jura-Simplon	» 11,614,723. —
	<hr/>
	fr. 80,769,322. —

III b. Dépenses à amortir. Au 31 décembre 1902, ce compte présentait un solde de fr. 1,563,842. —

qui a été amorti sur le produit de l'exercice 1902. En 1903, il a été rouvert pour y faire figurer la perte de cours et les frais de l'émission de l'emprunt 3 % différé de 1903, ainsi que les dépenses à amortir sur travaux d'extension et d'agrandissement de gares.

a. Perte de cours et frais sur Emprunt 3 % différé C. F. F. Ces frais se décomposent comme suit :

Différence entre la valeur nominale et le cours de prise de l'emprunt (art. 3 du contrat d'emprunt) 3 % sur fr. 150,000,000
fr. 4,500,000. —

Bonification aux banques contractantes (suivant art. 7 du contrat) intérêts 3 1/2 % pendant un mois et demi sur fr. 150,000,000 . . . » 656,250. —

Différence d'intérêts entre le taux de l'emprunt et les intérêts bonifiés par les banques contractantes du 15 décembre 1903 au 15 février 1904 (art. 3 du contrat) fr. 472,814. —

Timbre français sur titres placés en France . . . » 997,505. —

Frais de publicité . . . » 15,760. —

fr. 6,642,329. —

plus, solde de frais de conversion divers . . . » 9,871. — fr. 6,652,200. —

Report fr. 6,652,200. —

b. Dépenses à amortir ensuite de travaux d'extension et d'agrandissement de gares.

Ces amortissements se décomposent comme suit :

sur la gare de Sissach .	fr. 213,898. —	
sur la gare d'Olten .	» 628,732. —	
sur la gare de Lucerne, amortissement net, après déduction du produit des terrains vendus fr. 313,588		
Moins: mon- tant mis en ré- serve précédem- ment	» 174,150	» 139,438. —
sur la gare de Berne .	» 108,948. —	
1 ^{er} arrondissement sur divers objets	» 298,638. —	» 1,389,654. —
		fr. 8,041,854. —

IV. *Frais d'installation des entreprises accessoires.* Ce compte était au 31 décembre 1902 de fr. 2,305,439. —

Il a été diminué du montant représentant la valeur de nos bateaux à vapeur sur le lac de Zurich » 586,075. —

Il s'élève au 31 décembre 1903 à fr. 1,719,364. —

soit le capital de construction de nos bateaux à vapeur sur le lac de Constance.

V. *Fonds disponibles :*

a. *Caisses, lettres de change et dépôts en banque.*

Ce chapitre se décompose comme suit :

Caisses	fr. 1,070,201. —	
Portefeuille de change	» 9,255,300. —	
Dépôts en banque	» 93,221,164. —	
		fr. 103,546,665. —

Voici le mouvement de notre portefeuille d'effets de change, comprenant aussi des obligations dénoncées des anciens emprunts que nous avons escomptées :

Solde au 31 décembre 1902	fr. 1,155,695. —
En 1903 il est entré dans notre portefeuille des effets de change et des obligations escomptées pour	» 24,051,628. —
	<hr/>
	fr. 25,207,323. —
Il est sorti du portefeuille des effets encaissés et des obligations arrivées au terme de remboursement pour	» 16,046,822. —
	<hr/>
Reste	fr. 9,160,501. —
Escomptes et différences de cours	» 94,799. —
	<hr/>
Valeur au 31 décembre 1903	fr. 9,255,300. —
	<hr/>

b. Effets et valeurs :

Voici le mouvement de notre portefeuille de fonds publics pendant l'année 1903 :

Montant du portefeuille au 31 décembre 1902	fr. 67,926,411. —
Nous avons repris le portefeuille du Jura - Simplon s'élevant au 31 décembre 1903 à	» 7,464,870. —
	<hr/>
	fr. 75,391,281. —
Prise d'actions de la Wynenthalbahn	fr. 450,000. —
Prise d'obligations de la Wynenthalbahn	» 150,000. —
	<hr/>
	» 600,000. —
Titres divers mis en portefeuille	» 13,509,651. —
	<hr/>
	fr. 89,500,932. —

Réalizations et conversions de Fonds d'Etat, d'obligations de banque et de titres divers	fr. 5,661,303. —
--	------------------

Sortie du portefeuille ensuite d'échange contre obligations $3\frac{1}{2}\%$ C. F. F. des 20,000 obligations $3\frac{1}{2}\%$ Jura-Simplon 1898, échangées

A reporter	fr. 5,661,303. —	fr. 89,500,932. —
------------	------------------	-------------------

Report	fr. 5,661,303. —	fr. 89,500,932. —
en 1902 au syndicat des banques cantonales .	» 20,000,000. —	
Attributions au portefeuille du Fonds de renouvellement . . .	» 20,944,000. —	
Attributions aux Caisses de secours des anciennes compagnies .	» 8,488,541. —	
Amortissement opéré de la valeur d'in- ventaire de notre par- ticipation à l'entreprise Uerikon-Bauma . . .	» 723,868. —	
	<hr/>	» 55,817,712. —
		<hr/>
		fr. 33,683,220. —
Moins : différences de cours . . .		» 82,708. —
		<hr/>
Reste		fr. 33,600,512. —
Titres en représentation du fonds de renouvellement		» 53,389,490. —
		<hr/>
Montant total des effets et valeurs en portefeuille		<hr/>
		fr. 86,990,002. —

c. Biens-fonds disponibles :

Leur valeur d'inventaire au 31 dé- cembre 1903 est de		fr. 4,115,882. —
Elle était au 31 décembre 1902 :		
Pour les C. F. F.	fr. 3,040,920. —	
Pour le Jura-Simplon	» 1,008,042. —	» 4,048,962. —
	<hr/>	<hr/>
Augmentation en 1903		fr. 66,920. —

d. Approvisionnements en matériaux :

Leur valeur d'inventaire au 31 dé- cembre 1903 est de		fr. 17,892,667. —
Elle était au 31 décembre 1902 :		
Pour les C. F. F.	fr. 10,578,931. —	
Pour le Jura-Simplon	» 6,829,073. —	» 17,408,004. —
	<hr/>	<hr/>
Augmentation en 1903		fr. 484,663. —

e. Débiteurs divers au 31 décembre 1903 fr. 57,339,532. —

Dans ce chapitre est comprise, en attendant la clôture de la liquidation du Jura-Simplon, la valeur nominale des actions privilégiées et ordinaires que nous avons reçues ensuite de l'opération d'échange contre des obligations 3 1/2 0/0 C. F. F., ordonnée par le Conseil fédéral.

» 46,027,000. —

Reste pour les débiteurs proprement dits

fr. 11,312,532. —

Au 31 décembre 1902, ce montant était de:

Pour les C. F. F. fr. 14,272,730. —

Pour le Jura-Simplon » 4,092,218. —

» 18,364,948. —

Diminution en 1903

fr. 7,052,416. —

Passif.

I. Emprunts consolidés. Au 31 décembre 1902, le capital nominal des emprunts concernant les chemins de fer fédéraux se montait à . . . fr. 685,002,500. —

Les emprunts de l'ancien Jura-Simplon repris par la Confédération sont les suivants:

Jougne-Eclépens 3 %	. . . . .	fr. 7,392,000. —
Franco-suisse . . . . .	. . . . .	» 16,590,200. —
Jura-Berne-Lucerne 3 1/2 %	. . . . .	» 29,000,000. —
Jura-Berne-Lucerne (Brünig) 3 1/2 %	. . . . .	» 5,000,000. —
Jura-Simplon 1894 3 1/2 %	. . . . .	» 138,172,500. —
Jura-Simplon 1898 3 1/2 %	. . . . .	» 60,000,000. —

En 1903, il a été mis en circulation en obligations 3 1/2 % C. F. F.:

<p>Pour l'échange du solde en circulation de l'emprunt 3 1/2 % Jura-Simplon 1898 (fr. 20,000,000 avaient déjà été échangés en 1902)</p> <p>Pour l'échange facultatif des actions privilégiées et ordinaires Jura-Simplon, échange offert aux porteurs par le Conseil fédéral</p>	fr. 40,000,000. —
--	-------------------

Pour les besoins de construction 46,027,000. —
 (Ce dernier capital n'a pas été émis en entier; nous avons encore en portefeuille au 31 décembre 1903 fr. 6,937,000). » 11,973,000. —

Pour la conversion des emprunts 4 % Nord-Est suisse 1889 et 4 % Union-suisse III ^e hypothèque	» 10,000,000. —	» 108,000,000. —
A reporter	fr. 1,049,157,200. —	

Report
fr. 1,049,157,200. —
» 150,000,000. —
fr. 1,199,157,200. —

En novembre 1903 a été émis l'emprunt 3 % différé des chemins de fer fédéraux, destiné à la conversion des emprunts 4 % dénonçables du Central et du Nord-Est, ainsi qu'à des dépenses de construction; il se monte à

En revanche, il a été procédé aux remboursements suivants:

a. Obligations sorties aux tirages:

4 %	Central suisse 1876	.	.	.	fr. 352,000. —
4 %	» 1880	.	.	» 95,000. —	
4 %	Nord-Est suisse 1887	.	.	» 500,000. —	
4 %	Union suisse I ^e hypothèque	.	.	» 131,400. —	
4 %	» II ^e »	.	.	» 68,600. —	
3 %	» de 1857	.	.	» 48,500. —	
3 %	» de 1859	.	.	» 29,000. —	
5 %	» de 1857	.	.	» 126,600. —	
5 %	» de 1859	.	.	» 63,300. —	
	Franco-Suisse 1868	.	.	» 128,700. —	
3 %	Jougne-Eclépens	.	.	» 38,000. —	

b. Obligations arrivant à échéance:

4 %	Nord-Est suisse 1889	.	.	» 5,000,000. —
4 1/2 %	» 1892	.	.	» 1,837,500. —
	Emprunt Nord-Est de subvention Thalwil-Zug	.	.	» 180,000. —

c. Obligations dénoncées au remboursement:

4 %	Union-suisse III ^e hypothèque	.	.	» 5,000,000. —
	Emprunt N. O. B. subvention Dielsdorf-Niederweningen	»	»	157,000. —

A reporter fr. 13,755,600. —
fr. 1,199,157,200. —

	Report	fr.	13,755,600.—	fr.	1,199,157,200.—
<i>d. Obligations converties</i>					
4 % Central suisse 1892	.	»	6,419,000.—		
4 % » » 1900	.	»	7,364,000.—		
4 % Nord-Est suisse 1887	.	»	28,616,500.—		
4 % » » 1898	.	»	4,397,000.—		
4 % » » 1899	.	»	3,453,000.—		
<i>e. Obligations échangées:</i>					
3 1/2 % Jura-Simplon 1898, qui, suivant le texte des titres devaient être échangées contre des obligations fédérales dans les trois mois suivant la reprise par la Confédération du réseau J.-S.		»	60,000,000.—	»	124,005,100.—
Le montant des emprunts au 31 décembre .903 est de					
	.	.	.	fr.	1,075,152,100.—

Ce total se compose des emprunts suivants:

A. Emprunt 3 1/2 % des C. F. F. de 1899/1902, séries A à G de chancune fr. 50,000,000	.	.	.	fr.	350,000,000.—
B. Rente des C. F. F. de 1900	.	.	.	»	75,000,000.—
C. Emprunt 3 % différé des C. F. F. de 1903 (3 1/2 % jusqu'en 1911, 3 1/4 % de 1911 à 1917, 3 % pour le reste de la durée de l'emprunt)	.	.	.	»	150,000,000.—
A reporter				fr.	575,000,000.—

D. Emprunts de l'ancien Central suisse:

4 % de 1876 . . . . .	.	.	.	.	fr. 24,218,500. —
4 % de 1880 . . . . .	.	.	.	.	» 18,580,000. —
4 % de 1892 (partie non convertie)	.	.	.	.	» 8,581,000. —
3 1/2 % de juin 1894 . . . . .	.	.	.	.	» 30,000,000. —
3 1/2 % d'octobre 1894 . . . . .	.	.	.	.	» 30,000,000. —
4 % de 1900 (partie non convertie)	.	.	.	.	» 8,636,000. —
					» 120,015,500. —

E. Emprunts de l'ancien Nord-Est-Suisse:

4 % de 1880 . . . . .	.	.	.	.	fr. 3,000,000. —
4 % de 1887 (partie non convertie)	.	.	.	.	» 55,683,500. —
3 1/2 % de 1894 . . . . .	.	.	.	.	» 10,000,000. —
3 1/2 % de 1895 . . . . .	.	.	.	.	» 7,000,000. —
3 1/2 % de février 1897 . . . . .	.	.	.	.	» 35,000,000. —
3 1/2 % de septembre 1897 . . . . .	.	.	.	.	» 10,512,500. —
4 % de 1898 . . . . .	.	.	.	.	» 10,603,000. —
4 % de 1899 (partie non convertie)	.	.	.	.	» 6,547,000. —

Emprunts de subventions:

Ligne rive droite du lac de Zurich . . . . .	.	.	.	.	fr. 5,000,000. —
» Thalwil-Zoug . . . . .	.	.	.	.	» 157,000. —
» Bülach-Schaffhouse . . . . .	.	.	.	.	» 2,000,000. —
» Etwilen-Schaffhouse . . . . .	.	.	.	.	» 1,125,000. —
					» 146,628,000. —
					A reporter fr. 841,643,500. —

Report
fr. 841,643,500. —

F. Emprunts de l'ancienne Union-Suisse :

4 ⁰ / ₀	1 ^{re} hypothèque	.	.	.	fr. 23,968,100. —
4 ⁰ / ₀	II ^e	.	.	.	» 12,511,700. —
3 ⁰ / ₀	de 1857	.	.	.	» 162,500. —
5 ⁰ / ₀	de 1857, 1 ^{re} hypothèque	.	.	.	» 439,200. —
3 ⁰ / ₀	de 1859	.	.	.	» 155,000. —
5 ⁰ / ₀	de 1859, 1 ^{re} hypothèque	.	.	.	» 284,100. —

» 37,520,600. —

G. Emprunts de l'ancien Jura-Simplon :

3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀	de 1894	.	.	.	fr. 138,172,500. —
2 ⁸ / ₄₁ ⁰ / ₀	Franco-Suisse de 1868	.	.	.	» 16,461,500. —
3 ⁰ / ₀	Jougne-Eclépens	.	.	.	» 7,354,000. —
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀	Jura-Berne-Lucerne 1889	.	.	.	» 29,000,000. —
3 ¹ / ₄ ⁰ / ₀	Brünig de 1889	.	.	.	» 5,000,000. —

» 195,988,000. —

fr. 1,075,152,100. —

Les obligations des chemins de fer fédéraux et celles des anciennes compagnies sont reçues en dépôt contre *certificats nominatifs* à notre caisse principale à Berne et aux caisses d'arrondissement. Voici l'état de ce service de dépôt au 31 décembre 1903 :

	Emprunt $3\frac{1}{2}\%$ C.F.F. 1899 02 cap. nominal fr.	Rente d. C.F.F. de 1900 en rente fr.	Emprunts S. C. B. cap. nominal fr.	Emprunts N. O. B. cap. nominal fr.	Emprunts V. S. B. cap. nominal fr.	Emprunts J.-S. cap. nominal fr.
Caisse principale, Berne	22,451,000. —	213,210. —	395,500. —	913,500. —	—	24,939,400. —
Caisse du I ^{er} arrondissement, Lausanne . . .	25,000. —	—	—	—	—	—
Caisse du II ^e arrondissement, Bâle . . .	312,000. —	48,000. —	9,593,500. —	94,500. —	—	10,000. —
Caisse du III ^e arrondissement, Zurich . . .	102,000. —	9,000. —	—	18,646,000. —	—	—
Caisse du IV ^e arrondissement, St-Gall . . .	5,000. —	—	—	—	—	—
	<u>22,895,000. —</u>	<u>270,210. —</u>	<u>9,989,000. —</u>	<u>19,654,000. —</u>	<u>—</u>	<u>24,949,400. —</u>

Echange des actions Central suisse :

Au 31 décembre 1902, il restait à échanger	81 actions
Il en a été échangé pendant l'année	6
Il reste encore en circulation	<u>75 actions</u>

II. Dettes courantes. Elles se montent au 31 décembre 1903 à fr. 139,104,780. —

Parmi les dettes courantes est compris l'avoir de la commission de liquidation du Jura-Simplon » 104,100,800. —

Reste pour les dettes courantes proprement dites. fr. 35,003,980. —

Au 31 décembre 1902, ces dettes se montaient :

Pour les C. F. F. à fr. 33,929,592. —
 Pour le Jura-Simplon à » 14,117,693. — » 48,047,285. —

Il y a diminution pour 1903 de fr. 13,043,305. —

Un des principaux postes a été supprimé en 1903 par suite du remboursement des comptes courants créanciers du personnel de l'ancienne Union suisse.

III. Fonds spéciaux. Ils comprennent :

Le fonds de renouvellement	fr. 55,510,204. —
Le fonds de couverture des anciennes pensions J.-S.	» 918,011. —
	<u>fr. 56,428,215. —</u>

Les renseignements concernant le fonds de renouvellement sont donnés page du présent rapport.

Quant au fonds de couverture des anciennes pensions J.-S., il a eu au cours de l'exercice les mouvements suivants :

Fonds au bilan d'entrée concernant le Jura-Simplon	fr. 1,000,000. —
Intérêt 3 ¹ / ₂ % bonifié à ce fonds pour 1903	» 35,000. —
	<u>fr. 1,035,000. —</u>
Pensions payées en 1903	» 116,989. —
Solde au 31 décembre 1903	<u>fr. 918,011. —</u>

IV. Compte d'amortissement fr. 4,307,336. —

C'est la première quote d'amortissement légal, au sujet de laquelle les renseignements sont donnés page de ce rapport.

V. Solde actif du compte de profits et pertes.

Après prélèvement de l'amortissement légal, il reste de fr. 1,030,682. —
 En 1902 il avait été reporté à nouveau » 1,114,831. —

De telle sorte qu'en ne considérant que le produit de l'exercice 1903, il aurait manqué pour faire l'amortissement légal fr. 84,149. —

Affectation du solde actif :

Les dépenses à amortir proprement dites (titre III. b. de l'actif) se composent des pertes de cours sur l'émission de l'emprunt 3⁰/₀ différé et des dépenses à amortir ensuite des travaux d'extension et d'agrandissement de gares.

Les pertes de cours d'émission commenceront à s'amortir en 1904 (voir notre rapport à l'appui des crédits supplémentaires pour 1904).

Quant aux dépenses à amortir sur objets de construction qui forment un total de fr. 1,389,654. —, nous vous proposons d'en répartir l'amortissement sur cinq ans et d'affecter dans ce but sur le produit de 1903 une première annuité de fr. 280,000. — en chiffres ronds.

L'incorporation aux nouveaux traitements des gratifications payées par le Central, l'Union suisse et le Jura-Simplon à leur personnel n'ayant déployé ses effets qu'à partir du 1^{er} mai 1903, il y a lieu de payer encore ces gratifications pour les quatre premiers mois de l'année 1903. En 1902, la dépense de ce chef s'est élevée à :

pour le personnel de l'ancien Central suisse	. fr. 322,693
» » » » l'ancienne Union suisse	. » 111,110
» » » » l'ancien Jura-Simplon	. » 309,293
	<hr/>
	fr. 743,096

soit, pour 4 mois, 1/3 fr. 247,699

Nous vous proposons en conséquence de prélever pour

cette répartition la somme nécessaire, soit en chiffres ronds fr. 250,000, sur le produit de 1903.

Le solde serait reporté à nouveau.

III. Département commercial.

a. Généralités.

1. Lors de la *reprise de l'exploitation des chemins de fer du Jura-Simplon* qui a eu lieu le 1^{er} mai 1903, tout le *personnel du service commercial* de cette compagnie a passé à la Direction générale. Le personnel du service des tarifs a été réuni aux bureaux des tarifs pour le service des voyageurs et des marchandises et celui du contrôle des recettes, y compris l'imprimerie des billets, a été placé sous les ordres du chef du contrôle des recettes à Berne. Le personnel préposé à la liquidation des demandes de détaxe a été attribué à notre bureau de détaxe à Berne. A la même date, le personnel occupé jusqu'alors à des travaux de statistique a été séparé du contrôle des recettes et attribué au bureau de statistique. Il a fallu nommer trois nouveaux reviseurs de stations pour le réseau de l'ancien Jura-Simplon, parce que cette compagnie confiait le soin de reviser les caisses et les livres aux inspecteurs d'exploitation. Dans le courant du mois d'octobre, le *bureau des tarifs-marchandises*, le *contrôle des recettes* (y compris l'administration des imprimés et l'imprimerie des billets) et le *bureau de détaxe* ont été transférés dans le nouveau *bâtiment de service au Brückfeld*. Le 1^{er} novembre, le *personnel du contrôle des recettes*, divisions de Bâle, Zurich et St-Gall, est venu *prendre domicile à Berne*.

2. Le 1^{er} mai est entré en vigueur le *règlement concernant l'octroi de billets à prix réduits* aux fonctionnaires, employés et ouvriers des chemins de fer fédéraux, aux membres de leur famille, ainsi qu'aux fonctionnaires et employés pensionnés des chemins de fer fédéraux, règlement prévu par l'art. 70 du règlement pour l'exécution de la loi sur le rachat du 15 octobre 1897 et déjà mentionné dans le rapport de 1902. En même temps, nous avons édicté une instruction qui renferme des dispositions plus précises sur le mode de commande, l'établissement et le contrôle des billets d'abonnements et d'employés. A la même époque est entré en vigueur le nouveau règlement également mentionné dans notre rapport de l'année

dernière et relatif à la délivrance de billets d'employés en trafic direct suisse.

Ensuite de la modification qu'en date du 17 septembre vous avez décidé d'apporter à l'art. 70 du règlement d'exécution, il a fallu compléter ce règlement au moyen de suppléments, à teneur desquels le droit d'obtenir des billets d'employés a été étendu comme suit :

a. en trafic interne des chemins de fer fédéraux, aux membres de la famille des fonctionnaires et employés pensionnés, en outre aux veuves et aux enfants ayant droit à une pension, de fonctionnaires et employés décédés des chemins de fer fédéraux, ainsi qu'aux ouvriers devenus incapables de travailler, qui reçoivent d'une manière permanente, des secours de l'administration du chemin de fer ;

b. en trafic direct avec d'autres administrations, aux membres de la famille des fonctionnaires et employés pensionnés. Ces suppléments sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 1904.

3. Comme nous l'avions déjà fait prévoir dans notre rapport de 1902, nous avons, lors du passage des chemins de fer Jura-Simplon aux chemins de fer fédéraux, repris le *bureau de publicité* que cette administration avait installé à *Lausanne*, y compris la succursale de Londres. Nous avons appelé à la tête de ce bureau M. R. Ruchonnet, qui jusqu'alors l'avait géré, et nous avons conclu avec lui à cet effet un contrat provisoire expirant à fin 1904.

Dès le mois de février 1903, le II^e Département n'a plus à s'occuper des affaires du service de publicité qui ont été attribuées au I^{er} Département.

4. Le contrat concernant *la prise à bail de la ligne Vevey-Chexbres*, par les chemins de fer fédéraux, dont il est fait mention au chapitre I^{er}, a été conclu à la condition que les unités de taxes des chemins de fer fédéraux soient appliquées sur cette ligne sur la base d'une distance de tarif de 17 kilomètres (la distance effective Vevey-Chexbres comporte 8 km). Les négociations qui ont eu lieu avec le Département des chemins de fer ont démontré que, vu les termes de la concession du chemin Vevey-Chexbres, ce mode de faire ne pourrait être appliqué au service des voyageurs, des bagages, des animaux et des marchandises dans son ensemble, parce que, dans certains cas, le maximum des taxes fixées par la concession serait dépassé. Nous avons prié la Compagnie du chemin de

fer Vevey-Chexbres de vous demander que la concession soit modifiée de façon qu'il soit possible d'appliquer *d'une manière absolue* sur la ligne Vevey-Chexbres les unités de taxes des chemins de fer fédéraux en prenant pour base une distance de tarif de 17 km.

5. Des études approfondies ont été faites au sujet de tarifs à adopter *pour le trafic de la ligne du Simplon*. A la fin de l'année, ces études étaient assez avancées pour que nous puissions soumettre prochainement au Conseil d'administration un projet relatif à cet objet.

6. Nous avons élaboré à l'usage des *fonctionnaires des tarifs* des Directions d'arrondissement, une *instruction*, qui est entrée en vigueur le 1^{er} août 1903.

7. Le contrat concernant les rapports entre l'*administration fédérale des postes* et le *chemin de fer Wald-Rüti* a été prolongé jusqu'à la fin de 1904.

b. Service des voyageurs.

1. Le nouveau *tarif pour le transport des voyageurs, des bagages et des colis express en trafic interne* est entré en vigueur le 1^{er} mai 1903. L'introduction de ce tarif a eu pour conséquence de réduire sensiblement, sur la plus grande partie du réseau, les taxes pour les voyageurs, en particulier celles d'aller et retour. Nous donnons plus loin, sous lettre *d*, des renseignements plus détaillés sur l'influence exercée par cette réduction sur le développement du trafic et sur les recettes provenant de ce dernier.

2. Lors de l'introduction du tarif interne pour le service des voyageurs, il a été édicté une *instruction à l'usage du personnel des gares et des trains, concernant l'utilisation des billets sur des parcours autres que ceux dont ils font mention*. Grâce à cette instruction, diverses prescriptions en vigueur précédemment, qui variaient notablement d'une compagnie à l'autre, ont été remplacées par des dispositions uniformes applicables à l'ensemble du réseau fédéral.

3. Le *tarif d'abonnement en service interne* est entré en vigueur le 1^{er} juillet 1903. Ce tarif a également procuré des allègements à une grande partie de la population, soit ensuite des réductions générales subies par les taxes d'abonnements,

soit ensuite de l'extension à tout le réseau des abonnements pour ouvriers à prix très réduits que seuls le Central et le Jura-Simplon délivraient précédemment.

4. *Le tarif pour la délivrance de billets d'ouvriers à prix réduit* aux fabriques et établissements industriels a pu entrer en vigueur le 1^{er} juin.

5. Les nouveaux *tarifs-placards pour billets du dimanche, billets de plaisir et billets circulaires* ont été introduits le 1^{er} mai. Le nombre de ces billets a pu, à cette occasion, être considérablement réduit, car la réduction des taxes d'aller et retour a eu pour conséquence la suppression totale des billets du dimanche en service interne; en outre, un certain nombre de billets circulaires sont devenus superflus depuis que les billets ordinaires peuvent être utilisés facultativement sur plusieurs routes.

6. Il a paru, le 1^{er} mai, une nouvelle édition *du tarif pour le transport des voyageurs par abonnements généraux*. A cette occasion, la ligne de raccordement à Bâle, le chemin de fer Rorschach-Heiden ainsi que le tronçon Morat-Anet du chemin de fer Fribourg-Morat-Anet, tronçon nouvellement ouvert à l'exploitation, ont été compris dans ce tarif. En outre, le 1^{er} juin, la société zuricoise de navigation à vapeur, a adhéré à cette entente en lieu et place de l'entreprise de bateaux à vapeur des chemins de fer fédéraux sur le lac de Zurich; le chemin de fer du Sensetal a fait de même dès l'ouverture de sa ligne à l'exploitation. Les taxes des abonnements généraux n'ont subi aucune modification.

Les recettes provenant des abonnements généraux ont accusé, pendant l'année 1903, une augmentation notable; ce fait prouve que la vente de ces abonnements présente toujours de grands avantages, en regard des voyages effectués au moyen de billets ordinaires, malgré la réduction subie par les taxes des chemins de fer fédéraux en trafic interne.

Les recettes ont été de :

	En tout	Part des C. F. F. (soit des chemins de fer nationalisés).
En 1902	fr. 5,176,073	fr. 3,904,932 (décompte définitif)
En 1903	» 5,700,831	» 4,254,530 (décompte provis.)
Différence	+ fr. 524,758	+ fr. 349,598.

La moitié environ de ces recettes provient des abonnes-

ments généraux à longue durée (3, 6 et 12 mois), l'autre des abonnements à courte durée (15 et 30 jours).

7. La *liste des billets circulaires combinables suisses* dont une nouvelle édition est publiée le 1^{er} mai de chaque année, a été complétée en 1903 par l'adjonction des nouvelles lignes du chemin de fer Rhétique et du chemin de fer Montreux-Oberland-Bernois, par la ligne Morat-Anet et le chemin de fer du Gürbetal. En ce qui concerne ce dernier, le coupon Berne-Thoune a été déclaré valable via Munsingen ou via Belp.

Les recettes provenant de ce trafic accusent une diminution sensible. La cause doit en être attribuée au fait que les voyageurs préfèrent toujours davantage les abonnements généraux, qui leur donnent une entière liberté de mouvement, aux billets circulaires, qui, bien que combinables, les lient une fois pour toutes aux parcours qu'ils ont choisi.

Les recettes provenant du trafic des billets circulaires combinables ont été de :

	En tout	Part des C. F. F.
1902 . . .	fr. 1,453,785	fr. 1,032,009
1903 . . .	» 1,234,345	» 855,330
Différence —	fr. 219,440	— fr. 176,679

8. Le trafic des *billets combinables de l'Union des administrations allemandes de chemins de fer* a gagné plus d'importance ensuite de l'adhésion, au 1^{er} juin, de trois nouvelles administrations françaises et des chemins de fer italiens.

Les recettes provenant de ce trafic ont été :

	Entreprises suisses de transport	Part des C. F. F. (soit des chemins de fer nationalisés.)
Pour 1902 . . .	fr. 2,488,297	fr. 1,621,113
Pour 1903 . . .	» 3,445,415	» 2,138,862
Différence . . .	+ fr. 957,118	+ fr. 517,749

En suite de l'extension donnée aux « livrets à coupons de l'Union », il a été possible de supprimer en grande partie l'institution des billets circulaires franco-suisse ainsi que celle des billets circulaires internationaux au service avec l'Italie.

9. Durant cette année, aucune modification n'a été apportée aux relations que nous entretenons avec le *bureau de voyage Cook et fils* à Londres. Cette maison vend annuellement pour plus de 500,000 francs de coupons pour les lignes des chemins de fer fédéraux.

Par contre, le bureau de voyages *Gaze et fils*, société à responsabilité limitée, à Londres, ayant fait faillite, nous avons dû rompre nos relations avec cette maison qui vendait depuis plusieurs années des coupons pour les parcours des chemins de fer suisses.

La vente de coupons entreprise par le bureau de voyages *C. Stangen*, à Berlin, a pris plus d'extension, depuis que cette maison a, de concert avec *Schenker et Cie* à Vienne, établi un bureau de voyages à Paris. Les recettes provenant de la vente des coupons effectuée par *Stangen* ont, en 1903, dépassé la somme de 50,000 francs.

10. Par arrêté du 1^{er} mai 1903, vous avez approuvé les taxes que nous vous avons proposé d'adopter pour le service des voyageurs et des bagages sur la *ligne de raccordement à Bâle* (calculées d'après les prix d'unité des chemins de fer fédéraux, y compris ceux pour l'aller et retour en prenant pour base une distance de tarif de 9 kilomètres. Dès lors ces taxes ont également été approuvées par les chemins de fer badois intéressés à cette ligne. Le nouveau tarif qui comporte des réductions considérables, en particulier pour les courses aller et retour, n'a pu entrer en vigueur que le 1^{er} mars 1904.

11. Le calcul des nouveaux *tarifs pour le transport des voyageurs, des bagages et des colis express en trafic direct avec les compagnies privées de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses* a été près d'être achevé à la fin de 1903; l'entrée en vigueur d'une partie de ces tarifs a été cependant retardée, parce que, lors de la présentation du projet, les administrations intéressées ont réclamé l'adoption de nombreuses taxes nouvelles, ainsi que de nouvelles routes. Il ne nous a pas été possible de faire droit à toutes ces demandes dont la plupart étaient dictées par des raisons de concurrence et non par les besoins réels du trafic; les demandes au sujet desquelles une entente n'a pu intervenir ont été soumises à la décision du Département fédéral des Chemins de fer.

12. Le calcul des nouveaux *tarifs pour le service des voyageurs et des bagages en trafic avec l'étranger* a été commencé

pendant l'année et il est à prévoir que les plus importants de ces tarifs pourront être introduits pour l'été 1904.

A cette occasion, nous avons repris les négociations engagées par les chemins de fer Jura-Simplon avec les chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée au sujet de l'introduction des billets directs Genève-Paris via Lausanne-Val-lorbe. Cette administration a déclaré, qu'elle était d'accord d'introduire les billets en question à condition que nous lui cédiions une part des taxes afférentes au parcours Genève-Val-lorbe. Bien que ce ne soit pas d'usage en service international de poser de semblables conditions, nous avons consenti à faire cette concession pour pouvoir donner satisfaction à une demande formulée depuis nombre d'années par la population de Genève. Avant de déployer ses effets, cette convention doit être encore ratifiée par l'autorité française de surveillance.

13. Une convention a été conclue avec la *Compagnie de navigation à vapeur du lac Léman* au sujet de l'utilisation facultative des billets en chemin de fer ou en bateau dans le trafic entre les stations de la rive droite du lac Léman. Cet arrangement a emprunté ses dispositions essentielles au contrat conclu entre la Compagnie de navigation à vapeur et les chemins de fer du Jura-Simplon en vigueur depuis plusieurs années.

14. En exécution du contrat des 20/28 octobre 1902, concernant la cession des bateaux à vapeur des chemins de fer fédéraux sur le *lac de Zurich* à la compagnie zuricoise de navigation à vapeur, il a été également édicté une instruction sur *l'utilisation facultative des billets d'aller et retour en chemin de fer ou en bateau* sur les parcours correspondants de la rive gauche et de la rive droite du lac de Zurich.

15. Dans le trafic avec les stations *du chemin de fer rhétique*, on signalait depuis longtemps comme un inconvénient le fait que des billets distincts étaient délivrés, soit pour la ligne Landquart-Coire qui appartient aux chemins de fer fédéraux, soit pour la ligne parallèle du chemin de fer rhétique et n'étaient valables que pour les parcours en question ; il en résultait que des voyageurs qui s'étaient trompés de ligne, étaient tenus de payer des surtaxes. Cette circonstance nous a engagés à proposer à la Direction du chemin de fer rhétique de délivrer une seule série de billets donnant la faculté d'utiliser à choix l'un ou l'autre parcours et de partager d'après une proportion fixe la part afférente au tronçon Landquart-

Coire. Les négociations engagées à ce sujet ont abouti déjà dans la première moitié de 1903, et le contrat qui a été conclu pour régler cette question est entré en vigueur, avec effet rétroactif au 1^{er} juillet 1903, après avoir été ratifié par notre Conseil d'administration.

16. A la suite des pétitions des Sociétés de développement de l'Oberland, des hôteliers d'Interlaken et de Spiez et de la Commission des chemins de fer de l'Oberland bernois, nous avons déclaré au Département fédéral des chemins de fer que nous consentions à donner une validité facultative *aux billets ordinaires d'aller et retour* et *aux billets du dimanche* entre *Berne loco* d'une part et *Thoune et au-delà* (stations de l'Oberland jusqu'à Meiringen) d'autre part via Münsingen ou Belp. Les négociations entamées avec le chemin de fer du lac de Thoune au sujet de l'exécution de cette mesure ont été terminées en 1904.

17. Le 26 mai, les chemins de fer fédéraux et la compagnie de navigation à vapeur sur les lacs de Thoune et de Brienz, d'une part, et MM. Hauser, frères, propriétaires du chemin de fer du Giessbach, d'autre part, ont conclu un contrat concernant l'établissement d'un bureau d'expédition dans l'Hôtel Giessbach pour le service des voyageurs et des bagages. Ce bureau qui doit être ouvert du 15 mai à la fin de septembre sera installé aux frais de MM. Hauser qui se chargent également de fournir le personnel nécessaire au service de l'expédition. En revanche, les chemins de fer fédéraux livrent gratuitement les billets et les bulletins de bagages et s'occupent du décompte.

18. Se référant à un vœu exprimé au sein du Conseil national lors de la discussion du budget des chemins de fer fédéraux, le Département des postes et des chemins de fer nous a priés d'étudier la question de *l'introduction d'abonnements kilométriques*. Avec l'assentiment du Conseil d'administration, nous avons déclaré que ces billets procureraient à une grande partie de la population des allègements appréciables et que cette institution présenterait aussi des avantages pour le chemin de fer, puisque ce dernier, contrairement à ce qui a lieu pour les abonnements généraux, serait indemnisé par les porteurs de billets kilométriques au prorata de ses prestations. Toutefois les billets kilométriques auraient les inconvénients suivants : non seulement ils ne dispenseraient pas le voyageur de passer au guichet avant chaque voyage, mais leur délivrance

prendrait plus de temps que celle des billets ordinaires. En outre, ils ne présenteraient aux voyageurs des avantages que si leur prix était sensiblement inférieur aux taxes des billets ordinaires de simple course. L'introduction des billets kilométriques occasionnerait sans doute aux chemins de fer fédéraux une perte considérable, du moins pendant les premières années. Dans ces conditions, on doit se prononcer contre leur introduction tant qu'on n'aura pas en mains des chiffres permettant de se rendre compte des conséquences financières des réductions de prix accordées dès le 1^{er} mai pour le service des voyageurs, ainsi que de celles prévues pour le service des marchandises. On doit attendre aussi d'avoir des données exactes sur les dépenses futures de construction. Nous poursuivrons néanmoins les études relatives à cet objet afin de revenir, cas échéant, sur la question; nous examinerons aussi s'il n'y a pas lieu de supprimer les abonnements généraux de courte durée au cas où les abonnements kilométriques seraient introduits.

19. Lors de la discussion du rapport de gestion annuel et des comptes des chemins de fer fédéraux de 1903 au sein de l'Assemblée fédérale, la Commission du Conseil national a demandé qu'on examinât la question de savoir s'il ne faudrait pas faire abstraction du *supplément de taxe dû pour le retour sur les routes parallèles* là où la distance entre l'aller et le retour ne dépasse pas 10 kilomètres.

Invités par le Département des chemins de fer à donner notre préavis sur cette question, nous avons répondu que pour conserver des tarifs bien conditionnés, il est nécessaire de maintenir les mesures actuelles, d'après lesquelles il ne faut pas payer les différences de taxes entre les routes parallèles si l'excédent de distance de la voie ne comporte pas plus de 10⁰/₀ de la route la plus courte, soit 10 kilomètres au maximum.

20. Le Département de Justice et Police du canton de Vaud nous a transmis une pétition dans laquelle des chefs des départements cantonaux de police demandent que les *femmes détenues soient transportées dans des voitures de III^e classe* moyennant paiement des taxes fixées pour le transport dans les cellules des fourgons. Nous avons répondu par un refus ne trouvant pas convenable d'imposer aux autres voyageurs la présence de détenus dans les voitures.

21. Les gouvernements cantonaux de Bâle-ville et de Bâle-campagne, le conseil communal de Rheinfelden et le comité

de l'association des aubergistes de Bâle-campagne nous ont demandé d'introduire les dimanches et jours de fête *des trains locaux avec des taxes particulièrement réduites* sur les lignes de Bâle à Läufelfingen, Stein-Säckingen et Laufon. Les pétitionnaires invoquaient à l'appui de leur demande le fait que les chemins de fer badois organisent, depuis un certain nombre d'années, des trains semblables à taxes réduites entre Bâle et les localités badoises avoisinantes et accaparent ainsi, à leur profit, la majorité des promeneurs bâlois. Nous avons répondu négativement, parce que nous ne sommes pas autorisés à accorder des taxes spécialement réduites en faveur de telle ou telle contrée, et que, d'autre part, il ne nous paraît pas opportun d'introduire, pour le moment, des réductions de taxes de cette nature sur le réseau entier des chemins de fer fédéraux. Toutefois, nous avons procuré un allègement aux pétitionnaires précités en étendant la faculté d'utiliser à choix, sur différents parcours, les billets d'aller et retour et en introduisant de nouveaux billets circulaires.

22. *Les affaires commerciales qui relèvent de l'Association des chemins de fer suisses à voie normale* ont été traitées dans deux conférences. Parmi les décisions prises, il y a lieu de mentionner :

a. L'adoption des nouvelles facilités accordées dès le 1^{er} mai par les chemins de fer fédéraux pour le transport des voyageurs en service interne, à savoir, le transport gratuit d'enfants jusqu'à l'âge de quatre ans (au lieu de trois), la délivrance de billets à demi-taxe aux enfants de quatre à douze ans (au lieu de 10), la validité illimitée pendant 10 jours des billets d'aller et retour et la fixation de 25 kg. de poids non taxé pour le transport de charges de produits industriels et pour le transport d'instruments de travail destinés à l'usage personnel du voyageur. Les dispositions contenues dans les §§ 8, 9 et 36 du règlement suisse de transport ont été modifiées en conséquence.

b. L'autorisation d'effectuer le voyage aller et retour avec des billets de simple course à et de Aarau, Lausanne et Bellinzone, à l'occasion des fêtes des centenaires argoviens, vaudois et tessinois, ainsi qu'à Frauenfeld pendant la durée de la VII^{me} exposition suisse d'agriculture, de sylviculture et d'horticulture. En outre la durée de validité des billets ordinaires a été encore prolongée pour l'exposition de Frauenfeld.

c. La taxe pour militaires a été accordée aux maîtres et élèves, prenant part aux cours militaires préparatoires, pour se rendre aux places d'armes et d'inspection et pour en revenir ainsi que pour les marches des sections. En même temps, les commissions de cours préparatoires ont été autorisées à établir des bons pour transports militaires.

d La faculté accordée depuis plusieurs années aux membres de la Société suisse de tir de se rendre aux fêtes et d'en revenir avec un billet de simple course a été étendue aux membres de la Société suisse de gymnastique, de la Société suisse de chant et des sociétés de musique militaire ou populaire qui se rendent aux fêtes périodiques fédérales de gymnastique, de chant et de musique.

23 Une conférence de l'association des entreprises de navigation du lac de Constance qui a eu lieu en mars à Stuttgart et à laquelle nous avons pris part, s'est principalement occupée de régler les rapports de concurrence entre chemin de fer et bateau, qui sont devenus très compliqués depuis l'achèvement du chemin de fer de ceinture du lac de Constance.

c. Service des marchandises.

Ainsi qu'il ressort de la page 3 du rapport et proposition concernant le budget des chemins de fer fédéraux pour 1904, qui vous a été soumis le 28 septembre 1903, nous avons l'intention d'introduire le 1^{er} juillet 1904, le nouveau tarif uniforme pour le trafic interne des chemins de fer fédéraux, ainsi que les nouveaux tarifs avec les autres chemins de fer suisses et les tarifs les plus importants avec l'étranger, nécessités par l'entrée en vigueur du premier. Notre bureau des tarifs-marchandises devait donc vouer principalement son activité à ce travail et faire en sorte que le dit tarif fût établi à temps. Nous donnons ci-après un aperçu de l'état de ces travaux, ainsi que des affaires les plus importantes traitées en outre pendant l'année.

1. Le *tarif-marchandises interne* a été achevé pendant l'année et les livrets 1 (dispositions de tarif, indicateur des distances kilométriques et barème des taxes normales) et 2 (taxes calculées de station à station et tarifs exceptionnels) ont pu être soumis le 31 octobre au Département des chemins de fer pour examen et approbation. Le livret 3 contenant les prescriptions d'acheminement pour le trafic qui doit être acheminé sur les

lignes des chemins de fer privés a été également terminé à la fin de l'année et remis à l'impression.

Les nouvelles taxes pour le trafic des marchandises et des animaux sur le *chemin de fer de raccordement à Bâle* (application des prix d'unité des chemins de fer fédéraux en prenant pour base une distance de tarif de 7 kilomètres) ont été approuvées par vous, en date du 7 novembre 1903, à la condition que les tarifs exceptionnels pour le trafic des marchandises, prévus pour le reste du réseau des chemins de fer fédéraux, soient également appliqués au chemin de fer de raccordement. Les chemins de fer badois, intéressés au chemin de fer de raccordement, ont également approuvé ces taxes, après de longs pourparlers.

Après avoir achevé l'enquête concernant les tarifs exceptionnels nécessités pour des chemins de fer fédéraux, nous avons formulé nos propositions destinées à être soumises au Conseil d'administration. Conformément à la décision prise par la commission permanente de ce dernier, notre rapport a été adressé aux Conseils d'arrondissement, à l'Union suisse du commerce et de l'industrie, à la Société des arts et métiers, au secrétaire de l'Union des paysans et à toutes les corporations importantes qui l'ont demandé et nous leur avons donné l'occasion de présenter, cas échéant, par écrit leurs remarques et desiderata destinés à être soumis au Conseil d'administration. L'examen des pétitions relativement assez nombreuses qui ont été adressées à ce sujet a pu être terminé encore avant la fin de l'année. Par contre la présentation du projet au Conseil d'administration a eu lieu en 1904 et les décisions prises par ce dernier seront relatées dans le rapport de l'année prochaine.

2. Les tarifs pour le *trafic direct* avec les autres *chemins de fer suisses*, ainsi que ceux pour le trafic de ces derniers entre eux, *en transit sur les lignes des chemins de fer fédéraux* ont été, pour la plupart, terminés avant la fin de l'année, imprimés et soumis pour approbation au Département des chemins de fer.

3. En ce qui concerne le *partage et l'acheminement du trafic* avec les *chemins de fer privés* et *en transit* sur les lignes de ces derniers, des arrangements définitifs ont été conclus après un long échange de correspondance et de nombreux entretiens, avec les chemins de fer de l'Emmenthal, Berthoud-Thoune, Langenthal-Huttwil et Huttwil-Wolhusen, du Sud-Est, du Töss-

tal, Uerikon-Bauma, du Seetal, Berne-Neuchâtel, ainsi qu'avec le chemin de fer du Jura Neuchâtelois. Ces arrangements sont conformes à l'art. 21 de la loi fédérale concernant les tarifs des chemins de fer fédéraux, du 27 juin 1901.

Des négociations tendant au même but ont été engagées avec les chemins de fer du Gothard, du Sensetal et Fribourg-Morat-Anet et étaient près d'aboutir à la fin de l'année.

4. *L'élaboration des tarifs directs avec l'étranger* a été activement poussée; il est donc à prévoir que le 1^{er} juillet 1904 les tarifs avec la *Bavière, Baden, l'Alsace, le Palatinat, la Saxe* et les *stations de concurrence saxo-prussiennes*, ainsi que les tarifs les plus importants avec le *sud de l'Allemagne* pourront entrer en vigueur.

Les tarifs avec le *Wurtemberg* sont quelque peu en retard, les chemins de fer allemands n'ayant pu s'occuper d'une manière suffisante de ces travaux.

En trafic avec l'*Autriche-Hongrie*, les tarifs exceptionnels pour un certain nombre d'articles importants, tels que céréales, bois, sucre, pétrole et charbons pourront entrer prochainement en vigueur; pour le trafic général, on a décidé d'établir, en attendant l'entrée en vigueur des volumineux livrets de tarifs, des stations de Buchs, Ste-Margrethen et Romanshorn, à destination des stations suisses, des taxes de soudure qui, ajoutées aux taxes autrichiennes actuelles de transit avec ces trois stations, donneront les taxes de transport direct pour autant que ces dernières soient inférieures aux taxes directes des précédents tarifs.

Le calcul des tarifs avec l'*Italie* est terminé pour les parcours suisses et rien ne s'oppose à ce que ces tarifs soient introduits à l'époque voulue, si les chemins de fer italiens parviennent toutefois à livrer à temps la partie pour le parcours italien dont l'établissement leur incombe.

Pour le trafic avec la *France*, on se sert des tarifs avec les *stations-frontière Delle transit, Locle transit, Les Verrières transit, Vallorbe transit, Genève transit et Bouveret transit*, dont le remaniement ne se fait pas aussi vite qu'il serait désirable, parce que les taxes françaises qui constituent une des bases de ces tarifs ont été modifiées récemment d'une façon notable ou qu'elles le seront encore à l'avenir. Pour faire face aux besoins les plus impérieux du trafic, les taxes normales seront introduites provisoirement pour les stations-frontière au

moyen de suppléments aux tarifs actuels, à côté desquelles les taxes valables aujourd'hui, réglées d'après la concurrence, demeurent en vigueur.

En revanche, les tarifs pour le trafic avec la *Belgique et la Hollande* sont retardés parce que les administrations de chemins de fer de ces pays sont empêchées de s'occuper de ces travaux.

5. Les modifications suivantes ont été apportées au *règlement de transport* des chemins de fer suisses :

a. Admission au transport *d'accumulateurs* électriques chargés et remplis aux conditions fixées sous chiffre XV de l'annexe V ;

b. Admission de la *crasse de plomb* (résidus provenant des batteries d'accumulateurs électriques) sous chiffre XXVI de l'annexe V ;

c. Admission au transport de la *Westfalite lourde* (mélange de salpêtre ammoniacal, d'aluminium et de Dinitrotoluol) aux conditions mentionnées sous chiffre XXXV *c* de l'annexe V ;

Adoption de dispositions pour le transport *d'air liquide* sous le nouveau chiffre XLIV^a de l'annexe V.

6. Il a paru, comme complément à la *convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer*, une nouvelle liste des lignes de chemins de fer, auxquelles s'applique la dite convention, ainsi que 5 suppléments à la liste des objets auxquels la convention internationale n'est pas applicable.

7. Les *prescriptions générales suisses de tarif et la classification des marchandises* ont été remaniées et à cette occasion les modifications apportées dès 1901 à la division B de la 1^{re} partie du tarif marchandises des chemins de fer allemands (prescriptions de tarif et classification des marchandises) ont été, dans la mesure où l'association des chemins de fer l'a jugé opportun, adoptées pour le trafic suisse et il a en outre été tenu compte des modifications déjà introduites par voie d'instruction.

Le texte allemand de la nouvelle édition a été soumis, le 3 novembre 1903, à l'approbation du Département des chemins de fer. Elle n'a pas pu entrer en vigueur avant la fin de l'année.

8. Après un examen attentif, nous avons pu faire droit à diverses demandes de *réduction de taxes* ; nous citons en parti-

culier la réduction de taxes pour le transport de bois destiné à la fabrication du papier, effectué des stations des chemins de fer du lac de Thoune, du Gurbetal, de Spiez-Erlenbach et d'Erlenbach-Zweisimmen, de Spiez-Frutigen et de Berne-Neuchâtel à destination de Balsthal, Luterbach, Biberist et Utzenstorf; puis les réductions de taxes pour les envois de *tuyaux à gaz* expédiés de Choindez à Oberriet et Rüti (vallée du Rhin), pour les transports de *gravier* de Lyss à Tüscherz. Etant donné la concurrence toujours plus forte qui nous est faite par les chemins de fer français, nous avons dû consentir à des réductions des taxes à partir de Bâle pour une série de transports importants, en particulier pour le fer et les matières en fer provenant de la région de la Saar et de la Ruhr et expédiés sur la Suisse occidentale.

9. La *Conférence commerciale* de l'Association de chemins de fer suisses s'est réunie à deux reprises. Le principal objet était la discussion sur l'adoption pour le trafic suisse des modifications apportées, dès le 1^{er} avril 1903, par les chemins de fer allemands aux prescriptions générales de tarif et à la classification des marchandises.

En outre, la conférence s'est occupée d'une série de questions, relatives à la tarification, soulevées par des pétitions émanant de sociétés et de particuliers (drèches de malt séchées, dalles en ciment-asbeste, benzine brute tirée du pétrole, bière en bouteilles, pierres dites rostolithes, ciment de magnésie et d'autres).

10. Durant cette année, ont eu lieu diverses *conférences internationales* de nature commerciale, auxquelles nous nous sommes fait représenter.

Nous mentionnons parmi ces conférences deux séances de la commission allemande permanente de tarifs, une conférence de l'association nord-allemande—suisse, une dite de l'association saxo-prussienne—suisse, une dite de l'association allemande-italienne et de l'association sud austro-hongroise—suisse, deux conférences pour le trafic des denrées alimentaires expédiées d'Italie en Allemagne, en Belgique, en Hollande et en Angleterre, une conférence pour le trafic austro-hongrois—suisse, deux pour le trafic austro-hongrois—français et une pour le trafic saxo-prussien—sud de la France.

Outre les affaires courantes, les délibérations qui ont eu lieu dans ces conférences ont principalement porté sur l'éta-

blissement des nouveaux tarifs-marchandises avec la Suisse, sur la conclusion d'une nouvelle convention relative au règlement allemand-suisse et sur des questions de formation de taxes et d'acheminement du trafic.

En ce qui concerne les difficultés qui avaient surgi dans le service allemand — sud de la France au sujet de la répartition du trafic et dont nous avons fait mention dans notre rapport de l'année dernière, nous vous informons que les négociations ont été reprises à nouveau, sous les auspices des autorités allemandes de surveillance, auxquelles s'étaient adressés les chemins de fer d'Etat de Bavière et de Saxe, particulièrement intéressés à la question. Ces négociations ont, au commencement de 1904, abouti à une entente, en vertu de laquelle l'important trafic de groupage avec Leipzig et Bodenbach a été laissé à la route suisse, tandis que pour le reste du service entre la Saxe et le sud de la France le trafic continue à être acheminé par la route la plus courte (Suisse ou Petit-Croix), à la condition que le bénéfice net afférent aux parcours situés hors de France doit être réparti entre les routes suisses et de Petit-Croix :

- a. pour le trafic de groupage dans la proportion de 80 et de 20 $\frac{0}{100}$.
- b. pour le reste du trafic dans la proportion de $33\frac{1}{3}$ et de $66\frac{2}{3}$ $\frac{0}{100}$.

En suite de cette entente au sujet du trafic avec la Saxe, nous nous sommes décidés à faire adhésion au tarif direct allemand-français aussi pour le trafic avec les autres régions de l'Allemagne, tout en reconnaissant le principe de l'acheminement du trafic par la route la plus courte.

Nous avons cru devoir consentir à cet arrangement d'autant plus que nous n'aurions pas obtenu un meilleur résultat en coupant court aux négociations et en engageant une lutte de concurrence contre la route par Petit-Croix qui est meilleur marché. En outre, il faut s'attendre à ce que le principe de l'acheminement du trafic par la route la plus courte, qui est appliqué à un territoire considérable, nous profite à l'avenir dans d'autres trafics internationaux tout aussi importants ou même plus importants encore.

d. Contrôle des recettes et décompte.

1. Comme nous l'avons dit dans notre rapport de l'année dernière, nous avons l'intention de procéder à la *centralisation*

des opérations de décompte au moment de la reprise des chemins de fer Jura-Simplon. A ce moment, on supposait que le démembrement des différents services de la Direction des chemins de fer Jura-Simplon et le transfert d'une partie d'entre eux à Lausanne, laisserait dans le bâtiment d'administration du J.-S. assez de place pour qu'on puisse y loger une partie du personnel venant du dehors. Cette supposition ne s'est pas confirmée, et nous avons dû nous borner à prendre, lors du passage du J.-S. à la Confédération, des mesures relatives à la comptabilisation du trafic semblables à celles qui furent édictées précédemment lors de la nationalisation des V. S. B. Au mois d'octobre, lorsque le nouveau bâtiment de service au Brückfeld a pu être utilisé et que les divisions du contrôle des recettes de Bâle, de Zurich et de St-Gall ont été transférées à Berne, une des premières mesures qui ait été prises a été la suppression des décomptes par arrondissements en trafic direct avec d'autres chemins de fer suisses et étrangers et leur réunion en un *seul et même* décompte comprenant tout le trafic des chemins de fer fédéraux. A part quelques retards inévitables causés par le déménagement des divisions de contrôle, retards qui ont été successivement rattrapés, la centralisation s'est opérée sans occasionner beaucoup de perturbations.

Pendant l'année, sur une proposition qui nous a été faite par les chemins de fer de l'Etat prussien, nous avons été appelés à nous prononcer sur *l'introduction du décompte trimestriel* (au lieu de mensuel). Nous avons écarté cette proposition à cause des difficultés qui en seraient résultées pour le contrôle des caisses et la comptabilité des stations.

Nous avons conclu avec les chemins de fer d'Alsace-Lorraine un arrangement sur la manière de déterminer le trafic sur la base duquel se calcule l'indemnité due pour *le service sur le tronçon Bâle St-Jean—Bâle gare principale*.

2. *L'introduction au 1^{er} mai des nouvelles couleurs de billets*, pour autant que la réimpression des billets était nécessaire par suite des modifications de taxes entrées en vigueur à la même époque — les autres billets seront, ensuite d'une décision de l'Association de chemins de fer suisses, réimprimés successivement — a pu s'accomplir sans aucun dérangement. Les stations ont pu être pourvues à temps du nombre nécessaire de nouveaux billets pour le trafic interne et, à mesure de la distribution des tarifs, aussi pour le trafic direct. La réimpression dans les nouvelles couleurs des coupons pour les billets circulaires combinables

suisses a eu lieu à temps, de sorte que tous les bureaux de vente étaient approvisionnés de ces nouveaux coupons dès le 1^{er} mai. L'échange des anciens abonnements généraux contre ceux imprimés dans les nouvelles couleurs s'exécutait aussi dans le délai fixé.

3. En 1903, il a été procédé à 1260 *revisions de caisses* dans les stations des chemins de fer fédéraux, dont 234 dans le I^{er} arrondissement, 308 dans le II^{me}, 460 dans le III^{me} et 258 dans le IV^{me}. Parmi les irrégularités constatées par ces revisions nous mentionnons les suivantes, qui ont occasionné à l'administration des pertes assez graves :

a. Service des marchandises P. V. à Berne. Au commencement de mai, le comptable Imobersteg a avoué avoir commis des détournements pour une somme considérable. L'examen de la caisse et des livres, auquel nous avons fait procéder, a mis au jour un déficit de fr. 17,410.36, qui remonte à 17 ans en arrière et que, lors des revisions régulières, le coupable parvenait à masquer en faisant valoir des créances déjà réglées. Imobersteg a été l'objet d'une poursuite pénale qui a abouti à sa condamnation. Il n'y a pas lieu de s'attendre à une restitution quelconque des sommes détournées.

b. Le Pont. Le 28 octobre, lors de l'arrivée d'un de nos reviseurs qui se proposait de procéder, dans cette station, à une revision de la caisse et des livres, le chef de gare Dufaux s'éloigna de la station et a disparu jusqu'ici. La caisse accusait un déficit de fr. 2,919.35, qui date en grande partie d'avant le passage du J.-S. à la Confédération.

c. Bâle grande vitesse. Ensuite de réclamations faites par différentes maisons de commerce et relatives à la gestion du commis aux marchandises Waldmeyer du temps du J.-S., la comptabilité tenue par ce fonctionnaire a été soumise à un examen dont le résultat est demeuré incomplet, Waldmeyer ayant fait disparaître ses livres. Toutefois, il a été constaté que Waldmeyer s'est rendu coupable d'abus de confiance pour une somme supérieure à fr. 2000. Peu avant le commencement de l'enquête, le coupable a pris la fuite, mais il s'est dernièrement livré à la justice et l'enquête pénale est actuellement ouverte.

d. Entrepôts de Morges. A la suite d'une revision de la caisse et des livres qui a été faite les 28/29 décembre, le caissier de l'entrepôt, Félix Burnod, a avoué, le 31 du même mois, avoir commis des détournements pour une somme de fr. 110,000. L'enquête a mis au jour un déficit de fr. 110,791.94, qui re-

monte à plus de 10 ans en arrière. Burond a été arrêté sur le champ. L'enquête pénale n'est pas encore terminée. D'après les dernières nouvelles, environ fr. 20,000 de ce déficit seront couverts.

4. Par suite de constatations faites à l'occasion de revisions de caisses dans les *stations des anciens chemins de fer Jura-Simplon*, nous nous sommes vus obligés d'édicter une prescription, dans laquelle défense est faite aux stations d'accorder, de leur propre initiative, des *crédits pour frais de transport* à des maisons qui sont en relations avec elles. Les stations ont été informées en même temps que la Direction générale était disposée à accorder aux maisons qui en feraient la demande, des facilités de paiement conformes aux règles actuellement en vigueur sur la matière. En suite de cette communication, plus de 200 maisons ont présenté des demandes d'ouverture de crédits. Les négociations engagées dans le but de régler ces rapports ont été très difficiles, parce que beaucoup d'intéressés ne pouvaient s'accommoder qu'à grand peine au mode de faire prescrit par le règlement. C'est pourquoi les pourparlers n'ont, avant la fin de l'année, abouti qu'avec un petit nombre de maisons.

Lors du passage du Jura-Simplon à la Confédération, il a été nécessaire de régler à nouveau les rapports de crédit pour frais de transport ouverts dans les différents bureaux d'expédition aux marchandises de Bâle, c'est-à-dire qu'il a fallu réunir les crédits accordés par le Jura-Simplon avec ceux que nous avions octroyés. Dans ce but il était nécessaire de relever le trafic des nombreuses maisons, qui profitent de cette facilité, ce qui a retardé les négociations engagées avec les différentes maisons intéressées, de sorte qu'à la fin de l'année une partie seulement des crédits avait pu être réglée à nouveau.

Le 20 novembre 1903 a été publié le *règlement concernant les crédits pour frais de transport*. Il contient les conditions auxquelles ces crédits sont accordés, ainsi que des prescriptions sur les règles à suivre à l'égard de demandes d'ouverture et de suppression de crédits, ainsi que sur la tenue des comptes courants et le règlement des soldes. Ce règlement a été communiqué à toutes les stations qui ont été invitées à s'y conformer et à renseigner aussi les intéressés. Ces prescriptions ont supprimé le système en usage sur le réseau du J.-S., qui accordait des crédits moyennant paiement d'avances en argent aux stations, ce qui rendait difficile le contrôle des caisses des stations.

Pendant l'année 131 nouveaux crédits pour frais de transport ont été ouverts dans les stations des 4 arrondissements, dont 30 dans le I^{er} arrondissement, 39 dans le II^{me}, 41 dans le III^{me} et 21 dans le IV^{me}. Pendant le même temps, 103 crédits pour frais de transport existants ont été modifiés, soit sur la demande des crédits, soit sur notre proposition.

5. Lors de l'occupation du nouveau bâtiment de service au Brückfeld, qui a eu lieu le 1^{er} novembre, le service de *l'administration des imprimés* a été centralisé, et à cette date les approvisionnements des administrations d'imprimés ou des économats de Lausanne, Bâle, Zurich et Rorschach ont été transférés à Berne. Ce transfert et le nouveau classement des approvisionnements de formulaires dans les nouveaux magasins ont occasionné un travail considérable et par conséquent des perturbations inévitables dans l'exécution des commandes de formulaires. Mais ces inconvénients ont cessé à mesure que l'organisation de ce service s'est développé.

6. Nous ajoutons ci-après un *tableau comparatif des recettes d'exploitation des C. F. F.*, pour les années 1902 et 1903, y compris celles de l'exploitation des bateaux à vapeur sur le lac de Constance.

Recettes d'exploitation des chemins de fer fédéraux.

1902	1903	comparées à 1902	
2433 kilomètres	2433 kilomètres	en plus	en moins
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
%	%		
<i>A. Trafic du chemin de fer.</i>			
I. Produit du transport des voyageurs	43,909,319.16	41,40	1,513,511.40

II. Produit du transport des bagages, des animaux et des marchandises:			
1902	1903	%	en plus
Fr.	Fr.		Fr.
%		%	
1. transport des bagages	4,230,148.28	3,96	228,328.85
2. " " animaux	2,032,690.54	1,92	—
3. " " marchandises	55,881,183.95	52,72	1,501,972.82
60,417,172.35	62,144,022.77	58,60	1,726,850.42
102,812,980.11	106,053,341.93	100	3,240,361.82
Total			

B. Exploitation des bateaux à vapeur sur le lac de Constance.			
1902	1903	%	en plus
Fr.	Fr.		Fr.
%		%	
I. Transport des voyageurs	166,892.83	26,34	10,159.70
II. " " bagages	8,646.77	1,36	—
III. " " animaux	5,357.83	0,84	772.98
IV. " " marchandises	455,133.77	71,56	40,152.58
584,946.43	636,031.20	100	51,084.77

L'augmentation des recettes pour le trafic par chemin de fer (A) indiqué par ce tableau, augmentation qui est de fr. 3,240,361.82 en regard de 1902, est attribuable, pour fr. 1,500,000 à chacun des services des voyageurs et des marchandises et pour 228,000 francs, au transport des bagages, tandis que le transport des animaux accuse une légère diminution. L'augmentation est en tout de 3,15 ⁰/₁₀, tandis qu'en 1902 (sans Jura-Simplon) elle était de 6,33 ⁰/₁₀ sur 1901. En ce qui concerne les deux catégories principales de trafic, il faut remarquer ce qui suit:

Service des voyageurs. Ce résultat offre un intérêt tout particulier, puisque c'est cette année que les nouveaux tarifs-voyageurs sont entrés en vigueur et qu'il est dès lors possible de tirer des conclusions sur les conséquences des réductions de taxes qui ont été introduites.

Dans les deux budgets pour 1903, nous avons estimé la diminution des recettes en soi, c'est à dire sans tenir compte de l'accroissement du trafic à fr. 2,875,000

Par contre, nous avons admis que de cette somme, nous retrouverions, soit ensuite de l'accroissement du trafic attribuable au dégrèvement des taxes, soit ensuite de l'augmentation normale du nombre des voyageurs pendant l'année fr. 1,920,000

Nous estimions donc la diminution de recettes en regard de 1902 à fr. 955,000
en chiffre rond.

Or comme au lieu de cela les recettes de 1903 dépassent de 1,500,000 francs celles de 1902, on serait tenté d'admettre qu'on est allé trop loin en estimant à 2,875,000 francs la *perte sur les taxes*. Nos données montrent toutefois que cette conclusion ne serait pas juste. Si l'on compare en particulier le nombre des voyageurs des mois de mai à décembre 1902 (31,194,473 voyageurs) avec les recettes de ces mois (31,687,677), on obtient un rendement moyen de fr. 101,38 par voyageur. Pour la même période de 1903, dans laquelle 35,348,923 voyageurs ont donné lieu à une recette de 32,674,420 francs, ce rendement moyen est seulement de 92,43 ct. Cette diminution du rendement par voyageur en 1903 qui a sa cause principale dans les réductions de taxes est donc de 9,15 ct., ce qui par le nombre de 31,194,473, marqué plus haut, donne une perte de recettes de 2,854,300. La perte a donc été estimée à peu

près juste. Par contre il y a lieu de constater une augmentation réjouissante du trafic, qui a dépassé toute attente. Il est difficile de dire pour quelle proportion la réduction de taxes et le développement général du trafic en 1903 entrent dans la composition de ce chiffre. En tout cas cette augmentation ne doit être mise *seulement* sur le compte des réductions de taxes, ce dont on pourra bien se rendre compte en constatant que les mois de janvier à avril accusent aussi une augmentation (en chiffre rond 525,000 francs) sur 1902, et que la plupart des autres chemins de fer suisses ont encaissé des recettes sensiblement plus élevées qu'en 1902.

Nous ajoutons encore que cette augmentation de recettes ne se répartit pas d'une manière égale sur toute l'année. Calculée en pour cent, elle a été surtout forte pendant les mois de février, d'avril, de mai, de juin et de septembre, tandis que le mois d'août donne un plus de 7000 francs seulement, et le mois de novembre même un moins de 26,000 francs. Répartie sur toute l'année, l'affluence des voyageurs est, dit assez exactement, montée du 10 %, tandis que l'augmentation des recettes a atteint seulement 3,75 %. La recette moyenne par voyageur est descendue de 96,1 ct. en 1902 à 90,7 ct. en 1903, et cette recette se réduira encore d'avantage, lorsque les réductions de taxes ne s'étendront plus seulement sur huit mois, mais sur l'année entière.

Trafic des marchandises. A l'exception du mois d'avril qui a bouclé avec une diminution de recettes de 118,000 francs, l'augmentation progressive des recettes provenant du trafic des marchandises s'est prolongée jusque et y compris le mois d'août. Par contre, le résultat du mois de septembre est moins favorable que celui de l'année précédente et les trois derniers mois de l'année accusent une diminution sensible qui doit être principalement attribuée au fait que le trafic des fruits, qui l'année précédente, ensuite d'abondantes récoltes, avait pris des proportions extraordinaires, est resté, en 1903, dans des limites restreintes. Malgré ce facteur défavorable, le résultat financier doit être considéré toutefois comme satisfaisant, puisqu'il correspond à une augmentation de trafic de 2,78 %.

Les recettes provenant de l'exploitation des bateaux à vapeur sur le *lac de Constance* (B) sont montées de 51,000 francs, c'est à dire du 9 % environ. Le service des voyageurs participe pour 10,000 francs à cette augmentation, tandis que le reste provient du trafic-marchandises qui est soumis à des fluctuations considérables, ensuite des groupements spéciaux du trafic.

c. Détaxe.

En 1903, le bureau de détaxe a été appelé à traiter 13,420 affaires, savoir :

5190 réclamations pour fausse application des tarifs, des prescriptions de tarif, etc. ;

1774 demandes d'application après coup de tarifs de réexpédition et d'exportation ;

941 demandes tendant à obtenir la concession des taxes plus réduites des routes concurrentes étrangères ;

853 demandes de restitution de taxes (détaxe), basées sur des autorisations de la Direction générale ou des anciennes compagnies ;

1382 fourvoiements de marchandises (erreur d'acheminement) ;

3011 réclamations portant sur des billets ;

202 demandes de détaxe concernant des abonnements généraux non entièrement utilisés (dans 132 cas en raison de la sortie du titulaire de la maison de commerce, dans 53 cas pour cause de maladie ou de mort, dans 8 cas pour cause d'absence prolongée hors du pays, dans 7 cas en raison d'échange d'abonnements contre des abonnements pour 2 personnes de la même maison de commerce, dans 1 cas pour cause de faillite et dans 1 cas enfin ensuite de l'incarcération du titulaire) ;

67 primes payées au personnel des trains pour la découverte de l'emploi abusif d'abonnements généraux.

Outre les affaires mentionnées ci-dessus, il a fallu, lors du passage des chemins de fer Jura-Simplon (1^{er} mai 1903) reprendre et traiter encore un grand nombre de demandes de détaxe adressées à cette administration.

IV. Département de l'exploitation.

a. Généralités.

1. Outre l'horaire affiche, l'horaire graphique et le livret de la marche des trains, établis pour chaque arrondissement, nous avons décidé de publier un *graphique de routes* et un *horaire affiche de routes*, comprenant toutes les lignes principales des chemins de fer fédéraux sans tenir compte des limites des divers arrondissements.

2. Aux fins d'exécuter d'une manière complète les prescriptions établies en leur temps par le Département fédéral des chemins de fer sur le *service sanitaire des chemins de fer*, il a été décidé que chaque train affecté au transport des voyageurs sera pourvu d'une boîte de pansement qui sera placée dans le fourgon.

3. En exécution de l'art. 15 du règlement N° 27, concernant l'octroi du libre parcours, nous avons, en date du 9 janvier, édicté des *prescriptions concernant l'utilisation des classes de voitures des trains des chemins de fer fédéraux par les fonctionnaires, employés et ouvriers des chemins de fer fédéraux qui bénéficient de permis de libre parcours, et par leurs familles*.

4. Un comité provisoire dont font partie des ingénieurs électriciens connus et des représentants des fabriques suisses d'appareils électriques les plus importantes nous a adressé, l'année dernière, un mémoire relatif à *la fondation d'un comité d'étude pour l'exploitation électrique des chemins de fer suisses à voie normale* et a sollicité le concours des chemins de fer fédéraux. Après un examen plus approfondi de la question, nous avons, en date du 10 février, promis notre collaboration et nous avons prévu, pour l'année 1903, une somme de 10,000 francs dans le but de seconder ces efforts. Cette somme figure au budget supplémentaire de 1903.

5. Lors de la Conférence internationale pour les voitures directes, tenue à Lugano les 10/11 mars 1903 et à laquelle nous nous sommes fait représenter, les prescriptions relatives à la compensation dans la fourniture des voitures et fourgons à bagages dans le service direct des chemins de fer allemands, autrichiens, italiens, hollandais, belges et suisses, prescriptions préparées après de longues discussions préalables, ont été définitivement adoptées. Suivant ces prescriptions, la fourniture du matériel susnommé circulant dans des trains internationaux spécialement désignés, est soumise, y compris le matériel de renfort, aux règles pour la compensation du matériel roulant avec base du kilomètre essieu comme unité de compensation.

6. Des plaintes s'étant élevées contre la *tendance qu'ont les voyageurs à encombrer les voitures de bagages à main*, les Directions d'arrondissement ont été invitées à rappeler au personnel des stations et des trains les prescriptions concernant le bagage à main contenues dans les §§ 21 et 22 du

règlement suisse de transport ainsi que dans l'instruction y relative.

7. En date du 2 avril, il a été édicté une instruction de principe concernant la *valeur locative des logements de service*.

8. Le 27 avril nous avons reçu communication d'un arrêté du Conseil fédéral du 21 avril 1903 fixant au 1^{er} octobre 1903 l'entrée en vigueur de la loi fédérale du 19 décembre 1902 concernant la durée de travail dans l'exploitation des chemins de fer et des autres entreprises de transport.

Le 22 septembre, le règlement du Conseil fédéral pour l'exécution de cette loi a été promulgué. Malgré le court espace de temps qui s'étendait entre le 22 septembre et le 1^{er} octobre, la loi a pu, sans exceptions dignes d'être mentionnées, entrer en vigueur dès cette dernière date, grâce au fait que les préparatifs nécessaires avaient, dans la mesure du possible, été faits à temps dans tous les arrondissements. Comme on pouvait le prévoir, l'exécution de la loi a eu pour conséquence une augmentation très considérable du personnel.

9. Le 27 avril, nous avons édicté une *instruction concernant l'organisation du contrôle central des wagons*, qui est entrée en vigueur le 1^{er} mai 1903. Cette instruction abroge et remplace l'instruction antérieure concernant l'organisation provisoire du contrôle central des wagons à Berne, les bureaux de contrôle des wagons à Bâle et à Zurich, ainsi que le 1^{er} supplément à cette instruction. Le transfert des diverses divisions a eu lieu le 1^{er} mai.

10. En date du 22 mai, nous avons conclu avec les compagnies de transport étrangères intéressées un *contrat* au sujet des trains de luxe, dits *trains directs suisses*, appelés à circuler pendant l'été de 1903 entre Ostende, La Haye et Amsterdam, d'une part, et Lucerne et Coire, d'autre part. Ce contrat est conforme à celui conclu en 1902 et ayant pour objet ces mêmes trains.

11. En exécution des dispositions contenues aux art. 2 et 3 du règlement n° 25 *a*, concernant les salaires des ouvriers des ateliers soumis à la loi sur les fabriques, nous avons, le 26 mai, fixé le *salairé initial* qui devra faire règle dans les différents ateliers de chemins de fer fédéraux pour les trois classes des ouvriers définitifs.

En outre, le 29 mai, nous avons déterminé, en exécution de l'art. 3 du règlement n° 25, le *salaires initial* des ouvriers permanents des différentes gares, stations, tronçons et autres installations des chemins de fer fédéraux.

12. Le 8 juin, nous avons décidé de continuer, à titre d'essai *l'exploitation du chemin de fer du Brünig pendant l'hiver 1903/1904*, à condition que le gouvernement d'Obwald et la commune de Meiringen (Bäuertgemeinde) renoncent en faveur des chemins de fer fédéraux à faire usage de leurs droits de chablage sur la ligne du Brünig, comme ils l'avaient fait l'hiver passé à l'égard du Jura-Simplon. Cette renonciation a eu lieu pour la période de l'horaire d'hiver 1903/1904.

13. Le 8 juin, nous avons présenté au Département fédéral des chemins de fer des propositions concernant *l'uniformisation provisoire des taux pour les versements à effectuer au fonds de renouvellement du matériel roulant* prescrits par le règlement fédéral du 12 juin 1899. Le Département des chemins de fer a approuvé ces propositions en date du 18 juin.

14. Les 9 et 10 juin a eu lieu à Zurich *la conférence européenne des horaires pour la saison d'hiver 1903/1904*. Nous avons été chargés de la gestion de cette conférence. La conférence pour le service d'été 1904 a eu lieu à Stuttgart les 9-10 décembre.

15. Afin d'éviter dans la mesure du possible le *transport à vide des voitures et wagons qui exigent des réparations*, nous avons avisé les Directions d'arrondissement qu'elles aient à ne tenir compte, pour les réparations à effectuer, de l'attribution des wagons à tel ou tel arrondissement ou à tel ou tel atelier que lorsqu'il s'agit de revisions ou de réparations importantes, et de faire procéder aux autres réfections à la première occasion, sans avoir égard à l'arrondissement auquel les wagons sont attribués.

16. Le 22 juillet, nous avons présenté au Département fédéral des Postes et des Chemins de fer des propositions en vue de régler d'une manière provisoire la question du *renouvellement des bateaux à vapeur du lac de Constance*. En date du 11 août, le Département des Chemins de fer s'est déclaré d'accord avec ces propositions.

17. Le 19 août, nous avons donné aux Directions d'arrondissement des instructions dont le but était de fixer d'une

manière uniforme la *période pendant laquelle le personnel des locomotives est employé à titre provisoire et le moment à partir duquel ce personnel est engagé d'une manière définitive.*

18. Sur une demande qui lui a été adressée par l'Association de chemins de fer suisses, le Conseil fédéral a, en prévision du fort trafic d'automne, consenti à faire application de l'article 6 de la loi fédérale du 27 juin 1890 sur la durée du travail dans les entreprises de transport et, par arrêté du 15 septembre, a autorisé les administrations de chemins de fer à recourir à des *mesures exceptionnelles* pour leur permettre de faire face *au trafic d'automne*, soit jusqu'au 15 ou jusqu'au 23 novembre, à l'exception du jour du Jeûne.

19. Pour les grands *transports militaires*, qui ont eu lieu lors des manœuvres d'automne du 1^{er} corps d'armée, il a fallu organiser de nombreux trains spéciaux, en particulier pour ramener les troupes du territoire des manœuvres.

20. En application de l'article 7 du règlement pour l'exécution de la loi sur le rachat, du 7 novembre 1899, nous avons, en date du 23 septembre, arrêté *la répartition des voitures et fourgons entre les arrondissements*; la répartition des locomotives avait déjà été faite au commencement de l'année. Dans la suite, les locomotives et voitures prévues au budget de construction et au budget supplémentaire de construction pour 1904 furent également attribuées aux divers arrondissements.

21. Au cours de l'été 1903, de nombreux *retards de trains* se sont produits sur les lignes des chemins de fer fédéraux; à ce propos, nous avons dû, en première ligne, nous élever contre une opinion qui s'est fait jour dans différents milieux où l'on prétendait que l'administration des chemins de fer fédéraux ne faisait rien pour obvier à ces inconvénients.

Il ne faut pas oublier que, la plupart du temps, nous nous trouvons en présence d'un état de choses qui échappe à notre influence et qui ne pourra être modifié que peu à peu.

A ce propos, il faut remarquer qu'une très grande partie des retards de trains sont occasionnés par l'arrivée tardive des correspondances étrangères dans les nombreuses stations frontières et ont leur répercussion sur les trains des chemins de fer fédéraux. En outre, il faut citer parmi les causes de retard l'augmentation, imposée par l'article 6 de la loi sur les tarifs, de la vitesse moyenne des trains omnibus dont le mi-

nimum, antérieurement fixé à 24 km. à l'heure, a été élevé à 28 km. De plus, l'augmentation du nombre des trains, la création de nouvelles correspondances, la mise en circulation de nouvelles voitures directes en service intérieur et dans les trains internationaux, l'accroissement notable du trafic des chemins de fer et des postes et ses effets sur l'expédition et la conduite des trains, l'insuffisance actuelle de différentes lignes, stations et gares reprises des compagnies privées, tous ces multiples facteurs ont aussi contribué aux retards des trains.

Nous ne manquerons pas de vouer tous nos soins à la suppression des retards de trains partout où il sera possible d'y remédier d'une manière quelconque.

22 Les *encombres* qui se produisent dans les trains et dont on s'est plaint en maints endroits doivent être attribués en partie aux causes énumérées ci-dessus. Il y a lieu de remarquer en particulier que le nombre des voitures reprises des chemins de fer privés, et notamment leur type et leur aménagement, ne satisfont plus aux exigences toujours croissantes du trafic, et qu'il est nécessaire de faire l'acquisition de nouvelles voitures à voyageurs. D'autre part, l'uniformisation du matériel roulant, l'étude et le choix des nouveaux types imposent à la nouvelle administration une tâche considérable; pour toutes ces raisons, il est nécessaire de réserver une certaine période de transition au cours de laquelle on pourra donner satisfaction aux nombreuses et diverses demandes parvenues à l'administration.

23. Pour assurer l'application uniforme du *règlement n° 22 concernant les allocations supplémentaires du personnel des trains, des locomotives et des bateaux à vapeur*, entré provisoirement en vigueur, nous avons édicté, le 3 octobre, des *règles interprétatives et des instructions spéciales* pour l'exécution du dit règlement.

24. En date du 6 octobre, nous avons décidé d'allouer aux *ouvriers appelés à se présenter devant le conseil de réforme* la moitié de leur salaire journalier, comme les règlements nos 25 et 25 a prescrivent de le faire pendant la durée de l'école de recrues; en outre, nous conformant aux dispositions des mêmes règlements, nous avons décidé qu'il n'y avait pas lieu de considérer comme un service fait à titre de punition, les *exercices de tir* auxquels sont convoqués, à teneur de l'article 7 de l'ordonnance du Conseil fédéral concernant les exercices spéciaux de tir de l'infanterie, les soldats qui n'ont

pas effectué leurs tirs réglementaires dans des sociétés de tir, ni dans des associations organisées à cet effet ; il s'en suit que les ouvriers engagés à la journée qui sont appelés à faire des exercices de tir doivent recevoir leur salaire intégral, pendant la durée de ces derniers, à teneur de l'article 11 du règlement n° 25 ou de l'article 10 du règlement n° 25 a.

25. Par décision du 30 octobre, nous avons fait droit à une pétition du comité local de Zurich de l'Association anti-alcoolique qui demandait que *tous les restaurants des gares* tinsent en tous temps à la disposition du personnel, un choix suffisant de *boissons sans alcool* à des prix aussi modérés que possible.

26. A la suite d'une demande qui nous a été présentée nous avons, en date du 3 novembre, refusé de laisser apposer *dans les voitures des chemins de fer fédéraux des affiches-réclames*, pour autant qu'il s'agissait de l'exploitation d'un commerce de publicité, nous réservant d'autoriser comme précédemment le placement d'affiches provisoires pour certaines fêtes ou avis ayant un but d'utilité publique. En revanche, nous avons décidé, le 1^{er} décembre, de placer dans les panneaux libres des nouvelles voitures de I^{re} et II^e classes, suivant le mode de faire de quelques-unes des anciennes compagnies, des vues décoratives (photochromes, etc.), en évitant toutefois de donner à cette innovation le caractère d'une réclame.

27. Le 6 novembre, nous avons conclu avec l'Administration fédérale des postes une *convention concernant les rapports entre le service postal suisse et les chemins de fer fédéraux*. Cette convention est entrée en vigueur le 1^{er} décembre 1903.

28. En date du 13 novembre, nous avons consenti à introduire, à partir du 1^{er} mai 1904, *des compartiments de II^e classe sur le tronçon Vallorbe - Le Pont-Brassus*, ainsi que le demandait la Direction du I^{er} arrondissement.

29. Le 21 novembre, un grave accident s'est produit *en gare de Palézieux* où le train express n° 26 a tamponné une locomotive qui manœuvrait sur la voie principale. Le rapport de la Direction du I^{er} arrondissement, relatif à cet accident regrettable, est conçu comme suit :

«La gare de Palézieux est pourvue d'appareils les plus modernes pour assurer la sécurité de la marche des trains, soit disques de protection avec répéteurs électriques dans les trois directions, signaux avec répéteurs électriques de sortie de la gare de chaque côté (celui du côté de Lausanne étant relié au bloc-système établi entre Palézieux, Le Corbéron et Chexbres), signaux à cloches électriques, avec électrosémaphores, sans compter naturellement le télégraphe. Il existe notamment à cette gare un appareil de manœuvre centrale et d'enclenchement qui est située à peu près en face du bâtiment aux voyageurs, dans un pavillon surélevé dominant les voies et duquel on peut manœuvrer presque toutes les aiguilles de la gare et tous les signaux, à l'exception des cloches électriques et de l'électrosémaphore, actionnés par le chef de gare. L'entente entre le chef de manœuvres et l'aiguilleur du pavillon se fait au moyen d'un code de signaux donnés par la corne d'appel; en outre, vu la distance (420 m), une double sonnerie électrique peut être utilisée pour les manœuvres qui se font précisément à l'extrémité de la gare, côté Lausanne. Trois boutons d'appel sont à la disposition du chef de manœuvres, l'un dans la guérite près des aiguilles d'entrée et les deux autres de chaque côté de cette guérite sur des poteaux au bord des voies. Le bouton d'appel qui se trouve au pavillon correspond à son tour à une forte sonnerie fixée à la guérite.

Le train 1056, qui ne va pas au delà de Palézieux, arrive à cette gare à 5 h. 42 du soir, soit 15 minutes avant le passage du train express n° 26. Immédiatement après son arrivée, ce train 1056 est décomposé; la manœuvre dure généralement une dizaine de minutes.

Le 21 novembre 1903, le train 1056 est arrivé à l'heure, en double traction, la seconde machine étant destinée à la mise en marche d'un train facultatif. Pour procéder à la décomposition de ce train 1056, le chef de manœuvres avait 4 agents à sa disposition; il envoya tout d'abord la locomotive de double traction se garer sur le pont-tournant, puis comme d'habitude, partit avec le train entier vers les aiguilles du côté de Lausanne pour y opérer la dislocation. Mais, sans nécessité, on coupa en deux une tranche qui devait être envoyée sur une même voie, ce qui provoqua deux coups de tampon et exigea un homme de plus pour accompagner ces wagons. Par ce fait, le chef de manœuvres se trouva seul pour la manœuvre de la dernière tranche du train et prit le parti d'en faire lui-même la conduite. Sans se préoccuper du passage attendu du train 26, il donna au mécanicien de la locomotive avec laquelle il ma-

nœuvrait l'ordre verbal d'avancer de nouveau du côté de Lausanne dès que cette dernière tranche serait en mouvement, afin de laisser passer sur l'aiguille n° 4 située à l'ouest de la station, une autre locomotive destinée au train 1252 de Palézieux à Lausanne.

De la pointe de cette aiguille n° 4 jusqu'au piquet de police de la voie principale des trains pairs, il y a une distance de 57 mètres, amplement suffisante pour le garage de deux locomotives. Néanmoins le mécanicien, en exécutant l'ordre reçu, ne se borna pas à laisser la place nécessaire à la seconde machine, mais il engagea le piquet de police de la voie principale, à proximité immédiate duquel se trouve le sémaphore de sortie de la gare.

Pendant la manœuvre, l'aiguilleur de service au pavillon, voyant s'approcher l'heure de passage du train express, donna par la corne d'appel le signal « la manœuvre doit se garer ». A ce signal, le chef de manœuvre doit, réglementairement, après avoir garé la machine de manœuvres, répondre par le signal « la manœuvre est garée »; après quoi l'aiguilleur ouvre le disque d'entrée de la gare et, successivement, le sémaphore de sortie. Mais ce soir là, l'aiguilleur, croyant la manœuvre terminée et sans attendre le signal responsif du chef de manœuvres, ouvrit le disque d'entrée et le sémaphore de sortie au train 26. Il était persuadé que la manœuvre était terminée, à tel point que lorsque le chef de gare, se trouvant sur le quai aux voyageurs pour actionner les cloches au passage du train 26, lui demanda, peu après avoir reçu le signal de départ d'Oron de ce train, si la manœuvre était garée, il répondit affirmativement en disant : « Ils sont sur la voie II ».

Le train 26, qui marchait à l'heure, franchit donc la gare de Palézieux en vitesse habituelle et vint heurter la locomotive du train 1056 près de l'aiguille extrême, à la sortie de la gare. Les deux mécaniciens s'aperçurent bien à quelque distance l'un de l'autre, mais les mesures prises par le mécanicien du train 26 qui chercha à ralentir sa marche en actionnant le frein rapide, et par le mécanicien de la locomotive du train 1056 qui se mit à fuir en avant, ne purent qu'atténuer bien faiblement la violence du choc. Les deux locomotives déraillèrent et obstruèrent les deux voies directes. Le fourgon de tête du train 26, véhicule à 2 essieux et léger, fut soulevé et pénétra dans les compartiments de II^me classe de la voiture mixte qui le suivait, mais s'arrêta aux compartiments de I^re classe de cette voiture qui, pas plus que le reste du train, ne subit d'avarie.

Si les dégâts matériels aux deux locomotives, au fourgon et à la première voiture du train 26, ainsi qu'à la voie sont peu importants — (le coût de leur réparation ne dépassera pas 15,600 francs, y compris les frais de relevage), — il n'en fut malheureusement pas de même des voyageurs qui occupaient les compartiments de II^me classe de la voiture enfoncée, parmi lesquels six furent tués sur le coup, quatre blessés grièvement et quatre plus ou moins contusionnés. Ces blessés et contusionnés sont tous actuellement guéris ou en voie de complète guérison. Le personnel des deux machines n'eût pas de mal, tandis que le conducteur qui se trouvait dans le fourgon de tête du train était projeté hors de ce fourgon, sur le talus de la voie, sans être blessé.

Le sauvetage des blessés enchevêtrés dans les décombres de la voiture, débris de fer tordus, de bois brisés et de sièges éventrés, fut rendu plus difficile encore par la nuit très obscure qui régnait et par la neige fondante que chassait une bise froide. Plusieurs voyageurs du train 26 coopérèrent activement à ce sauvetage. Les mesures furent prises avec la plus grande rapidité pour porter secours aux blessés et aux voyageurs du train accidenté, ainsi que pour rétablir la circulation des trains interrompue sur les deux voies principales. La voie des trains impairs fut libre pour les trains 1 et 50 de la même nuit du 21 et 22 novembre; la seconde voie était rendue à la circulation le 22 novembre, à 8 heures du soir.

Les trois agents en cause, le chef de manœuvres, le mécanicien de la locomotive en manœuvre et l'aiguilleur de service au pavillon, ont été suspendus de leurs fonctions et commis à d'autres occupations en attendant le prononcé des tribunaux dont l'enquête se poursuit encore.

30. En ce qui concerne la *nomination à poste fixe des ouvriers à la journée*, il a été décidé en principe, le 24 novembre, que les ouvriers âgés de 36 à 40 ans, se trouvant au service des chemins de fer fédéraux le 1^{er} octobre 1903, pouvaient encore être engagés à titre définitif, à condition qu'ils soient entrés au service des chemins de fer avant l'accomplissement de leur 35^e année; conformément à l'art. 3 du règlement n° 38, l'âge de 35 ans constitue l'extrême limite pour l'admission de nouveaux ouvriers.

31. En date des 17/24 novembre, le *Département fédéral des chemins de fer* nous a transmis un nouveau *règlement du Conseil fédéral concernant la présentation, l'examen et l'appro-*

bation des horaires des chemins de fer, bateaux à vapeur et autres entreprises de transport au bénéfice d'une concession de la Confédération, du 5 novembre 1903; ce règlement est entré en vigueur le 1^{er} décembre 1903. Il institue d'une manière définitive l'état de choses provisoire datant de 1901, suivant lequel l'horaire d'été doit commencer le 1^{er} mai et non le 1^{er} juin comme précédemment.

32. A l'occasion d'un cas spécial, nous avons, en date du 30 décembre, décidé en principe que dans les stations des chemins de fer fédéraux organisées pour le service complet, *les femmes* ne peuvent fonctionner comme *agents d'expédition* dans le service extérieur des stations.

33. Malgré un temps peu favorable, l'affluence des étrangers a été très considérable durant l'été 1903 et le nombre des voyageurs suisses exceptionnellement élevé. Parmi les occasions extraordinaires, qui ont nécessité des mesures spéciales pour faire face au trafic, il y a lieu de mentionner spécialement: le centenaire de l'indépendance du canton de Vaud à Lausanne, le centenaire argovien à Aarau, la fête fédérale de gymnastique à Zurich, l'exposition suisse d'agriculture à Frauenfeld et les manœuvres d'automne dans la Suisse occidentale. Le service des trains s'est effectué d'une manière normale et sans accident notable.

Le trafic des marchandises a été également intense. En automne, le trafic des fruits et des vins n'a pourtant pas dépassé la moyenne.

34. Pendant l'année 1903, 4 séances de la *Conférences techniques* de l'Association de chemins de fer suisses ont eu lieu et ont été consacrées à la discussion de nombreuses questions techniques relatives à la construction et, en particulier, à l'exploitation des chemins de fer.

b. Service de l'expédition et du mouvement.

1. L'horaire d'été, entré en vigueur le 1^{er} mai et valable jusqu'au 30 septembre 1903, a introduit les innovations importantes suivantes:

- a. Il a rétabli l'express de l'Engadine qui circule chaque jour durant la période comprise entre le 2 juillet et le 15 septembre et qui se compose de voitures directes

Amsterdam-Coire, Ostende-Coire, Calais-Coire et Paris Coire, avec des voitures Calais-Berne-Interlaken qui ne circulent en Suisse que le mardi et le vendredi, ainsi que l'express suisse circulant chaque jour durant la période comprise entre le 2 juillet et le 30 septembre et qui comprend des voitures directes Ostende-Lucerne, Calais-Lucerne et Paris-Lucerne.

- b. Les correspondances des trains directs Genève-Zurich 17, Milan-Lucerne-Bâle 118, Lucerne-Zurich-Schaffhouse 179, et (Lucerne)-Zurich-Romanshorn 2513 ont été avancées et les trains directs 26, 113, 184 et 2516 circulant dans la direction contraire ont été retardés. De cette manière, les trains 17, 26, 113 et 118 ont eu des correspondances réciproques à Olten, ce qui permet d'obtenir une excellente correspondance de jour Milan-Berne-Genève et vice-versa par des trains directs.
- c. Le train de saison 92/99 (Calais)-Delle-Delémont-Berne et vice-versa a circulé dès le 1^{er} juin, et non dès le 1^{er} juillet comme l'année précédente.
- d. La ligne de raccordement à Bâle a été dotée de deux nouveaux trains portant les n^{os} 1815 et 1829 et destinés à établir des correspondances internationales.
- e. Un train direct 1412 Olten-Berne a été créé pour décharger le train 14 et un nouveau train direct 1460 Berne-Scherzligen-(Interlaken), destiné à établir une correspondance Zurich-Bâle-Berne-Interlaken, a circulé du 1^{er} juillet au 15 septembre.
- f. Entre Turgi et Waldshut il a été créé un nouveau train 2218 qui a circulé le dimanche quittant Turgi à 10 h. 45 du matin.
- g. A l'occasion de l'ouverture à l'exploitation du chemin de fer de l'Albula qui a eu lieu le 1^{er} juillet, de nombreuses améliorations ont été apportées sur les lignes St-Gall-Rorschach-Coire et Weesen-Sargans et les prestations de trains sont devenues beaucoup plus considérables; citons entre autres les nouvelles correspondances avantageuses de trains directs avec Munich et de Schaffhouse à Rorschach-Coire qui ont été établies pour la période comprise entre le 1^{er} juillet et le 15 septembre.
- h. Une 6^e paire de trains a été introduite sur la ligne Sulgen-Gossau; ces trains circulent directement entre ces stations et St-Gall.

2. Les principales innovations introduites dans l'*horaire d'hiver 1903/1904*, entré en vigueur le 1^{er} octobre, sont les suivantes :

a. Il a été créé deux nouveaux trains-tramways 1009 et 1014, Genève-Nyon et retour.

b. Le train omnibus 1056 Fribourg-Palézieux, qui ne circulait jusqu'ici qu'en été, a été maintenu à titre d'essai en hiver. Un nouveau train n° 3041 circule dans la direction opposée Palézieux-Fribourg.

c. Le train direct 1127 Lausanne-St-Maurice, qui ne circulait jusqu'ici qu'en été, a été maintenu dans l'horaire d'hiver.

d. Le train direct 1131 qui, du 1^{er} novembre au 31 mars, ne desservait précédemment que la ligne Lausanne-St-Maurice, circule pendant tout l'hiver entre Lausanne et Brigue.

e. Il a été créé deux nouveaux trains directs 1459 et 1474 (Interlaken) Scherzligen-Berne et retour.

f. Sur la ligne Brugg-Hendschikon, il a été introduit trois nouveaux trains, 1981, 1984 et 1998, pour améliorer la correspondance entre Wohlen et au-delà et Brugg et au-delà.

g. Le train 1939 Olten-Brugg continue jusqu'à Turgi.

h. Le train du matin 2392/2374 Hinwil-Effretikon-Zurich a été créé en lieu et place du train 2348 Hinwil-Uster-Zurich qui a été supprimé.

i. Les trains directs 194 et 195, qui ne circulaient précédemment qu'en été sur la ligne Coire-Zurich-Coire, ont été maintenus à titre d'essai en hiver à cause du chemin de fer de l'Albula, tandis que précédemment ils ne circulaient en hiver que sur le trajet Rapperswil-Zurich-Rapperswil.

k. Les trains à marchandises avec transport de voyageurs 4165 et 4180 Zurich-Schaffhouse ont été convertis en trains omnibus.

l. En lieu et place du train d'ouvriers 4001 Othmarsingen-Wettingen, un train n° 2001 circule chaque jour de bon matin entre Lenzbourg et Wettingen et un train n° 2020, effectuée le soir le retour.

m. Sur la ligne Winterthour-Zurich, le dernier train omnibus de St-Gall, celui de Romanshorn et celui de Singen se trouvent prolongés par un nouveau train direct 2574 qui correspond, à Zurich, avec l'express de nuit 50 à destination de Berne et de la Suisse romande. L'ancien train de mar-

chandises avec transport de voyageurs 2534, Romanshorn-Winterthour, a été converti en train omnibus.

n. Ensuite de l'ouverture de la ligne de l'Albula, il a été créé deux nouveaux trains 2554 et 2561 Rorschach-Sargans-Rorschach.

3. Pour faciliter le transport des touristes et des sportsmen anglais qui se rendent à Grindelwald et à Adelboden, il a été décidé que, pendant l'horaire d'hiver 1903-1904, un train spécial sera mis en marche, certains jours, de Delle à Berne, via Delémont-Bienne, moyennant qu'il y ait un minimum de 60 participants. Ce train est le prolongement du train dit « de Calais » et correspond avec le train direct 1458 Berne-Scherzigen-Interlaken.

c. Service des télégraphes et des installations électriques.

1. Une station d'essai pour les appareils et matériaux d'installations électriques de l'exploitation a été créée dans le bâtiment d'administration à la Hochschulstrasse.

2. Il a été établi des *types* pour les répéteurs électriques des signaux et pour les pylones à treillis auxquels doivent être suspendues les lampes à arc.

3. Il a été édicté des prescriptions spéciales sur l'élaboration de plans pour les installations d'éclairage électrique et sur les relevés concernant ces installations (registre d'éclairage).

4. Nous avons établi des règles uniformes pour l'installation de *cloches électriques* sur les lignes des chemins de fer fédéraux; en particulier pour les parcours de plaine et pour les tronçons de montagne.

d. Service de la traction et des ateliers.

1. Pendant l'exercice actuel, les adjudications de *matériel roulant* suivantes ont été faites :

- 7 locomotives de grande vitesse (locomotives compound à 4 cylindres) de la série A^{3/5},
- 10 locomotives de grande vitesse (locomotives compound à 2 cylindres) de la série A^{2/4},

17 locomotives pour trains de voyageurs (locomotives compound à 3 cylindres) de la série B^{3/4},

5 locomotives de manœuvre (locomotives non compound) de la série E^{3/3}, suivant marché des 24/27 mars 1903 et annexes des 30 juin/4 juillet et 17/23 novembre 1903 passés avec la Fabrique suisse de locomotives et machines à Winterthour;

5 voitures de la série A³ } suivant marché des 2/17 octo-
12 » » » » AB³ } bre 1903,

10 » » » » AB suivant marché des 2/20 octobre 1903,

passés avec la Société industrielle suisse à Neuhausen;

12 voitures de la série B³ } suivant marché des 2/31 octo-
12 » » » » C³ } bre 1903,

passé avec la Fabrique suisse de wagons, société anonyme, à Schlieren;

6 voitures de la série AB ⁴	}	comme voitures d'essai de différents types pour le trafic suisse et étranger, à la Société industrielle suisse à Neuhausen, le 11 août 1903;
6 » » » » C ⁴		

10 fourgons de la série F aux ateliers C. F. F. à Olten;

50 wagons couverts de la série K^{2c} aux ateliers C. F. F. à Olten;

40 wagons couverts de la série K² aux ateliers C. F. F. à Yverdon,

50 wagons couverts de la série K² aux ateliers C. F. F. à Coire.

2. Par marché des 23/28 octobre, nous avons chargé la Société anonyme des fabriques de machines Escher Wyss et Cie à Zurich de la *construction* du bateau mi-salon « St. Gallen » destiné au lac de Constance, conformément aux prescriptions spéciales établies à cet effet.

3. En vue du *nouveau numérotage uniforme des locomotives*, nous avons, en date du 10 février, chargé la Fabrique suisse de locomotives et de machines à Winterthour de nous fournir les numéros en métal et les autres pièces nécessaires pour cette opération.

Conjointement avec la nouvelle désignation des locomotives, un *numérotage uniforme des chaudières* des C. F. F. a été introduit par décision du 30 avril.

4. Par marché des 13 février/30 mars, la Société anonyme Westinghouse à Paris a été chargée de nous livrer des *ap-*

pareils de frein, ainsi que des pièces de rechange destinées à ces derniers. Ce marché est conclu jusqu'au 31 décembre 1904 et demeure dès cette date en vigueur pour une nouvelle année, s'il n'est pas dénoncé par une des parties moyennant 6 mois d'avertissement.

5. Par marché du 24 février/1^{er} avril, la maison Schäffer et Budenberg à Zurich-Seebach a reçu la commande de 320 *paires de tuyaux d'accouplement métalliques* et de 400 *tuyaux simples* pour le chauffage à vapeur.

La maison Ederlin et Cie à Baden a été chargée d'exécuter, à titre d'essai, une commande de 100 tuyaux simples.

6. Au cours de l'année, nous avons commandé à la Fabrique d'accumulateurs à Erlikon successivement 740 *batteries d'accumulateurs*. Les marchés relatifs à ces commandes ont été conclus les 7/17 mars, 1/4 décembre et 30/31 décembre 1903.

7. Au sujet du combustible destiné au chauffage des locomotives, il y a lieu de mentionner ce qui suit :

- a. Dans le but de *contrôler la teneur en brai et la composition chimique des briquettes* utilisées sur les locomotives, nous avons, en date du 5 juin et d'accord avec l'Association houillère des entreprises suisses de transport, conclu provisoirement pour la durée d'une année, un contrat avec M. le professeur Dr Constam, directeur du laboratoire thermochimique de l'Ecole polytechnique fédérale à Zurich.
- b. Etant donné que la Suisse a un grand intérêt à posséder elle-même un *contrôle* étendu et uniforme sur *la valeur calorifique* des grandes quantités de charbon provenant de l'étranger, nous avons envoyé au Conseil fédéral, d'entente avec les autres grands consommateurs de charbon, un mémoire dans lequel les signataires recommandaient de donner plus d'extension au laboratoire thermochimique de l'Ecole polytechnique fédérale à Zurich, en le transformant en une station fédérale d'essais de combustibles.
- c. Nous avons décidé qu'à partir du 1^{er} janvier 1904 *la réserve de charbons* serait pour toute l'année, fixée uniformément à 6 mois.
- d. Le laboratoire thermochimique de l'Ecole polytechnique fédérale à Zurich a été également chargé en 1904 de contrôler, sur les mêmes bases que précédemment, la qualité du combustible. Le contrôle effectué jusqu'ici a donné les résultats indiqués ci-après pour le combustible livré pendant l'année 1903 :

COMBUSTIBLE	Puissance calorifique		Teneur en cendres	
	Nombre des échantillons	Moyenne des calories	Nombre des échantillons	Moyenne en pour cent
Houille de la Sarre provenant des mines de :				
Dudweiler	46	7385	198	7,18
Altenwald	54	7329	216	7,51
Sulzbach	23	7378	76	7,24
Maybach	20	7402	77	8,19
König	23	7436	90	5,30
Brefeld	15	7351	68	8,01
Total et moyenne	181	7373	725	7,24
Houille de la Ruhr	38	7396,5	279	8,13
Briquettes				
Stinnes, de Rheinau	145	7617	468	7,75
" " Strasbourg	148	7568	544	7,81
Somme et moyenne	293	7592	1012	7,78
<i>Raab Karcher</i>				
Marque X.	18	7513	58	8,68
" R. K.	21	7482	55	9,87
" Z. H.	9	7756	27	7,14
" E. T.	10	7511	39	9,68
Somme et moyenne	58	7539	179	9,03
<i>Blanzy</i>	2	7340	6	8,82

En comparaison avec ces résultats, nous rappelons que les marchés pour la fourniture de briquettes et de houille de la Ruhr contiennent, quant à la qualité, les conditions suivantes :

Pour les briquettes, la teneur en cendres doit comporter au maximum 8⁰/₀, pour la houille de la Ruhr au plus 9⁰/₀. La houille de la Ruhr et les briquettes doivent permettre la vaporisation d'au moins 8,5 kg. d'eau par kg. de charbon, ce qui pour un rendement des chaudières de 70⁰/₀ ou de 75⁰/₀

nécessite une puissance calorifique de 7735 ou de 7219 calories. Comme on le sait, les charbonnages de la Sarre n'ont pas consenti à assumer une garantie quelconque au sujet de la puissance calorifique et de la teneur en cendres.

Il ressort, d'une manière générale, que le résultat moyen du contrôle peut être considéré comme satisfaisant ; il en est de même des expériences faites dans l'exploitation. Toutefois, au courant de l'année, nous nous sommes vus obligés de réclamer au sujet de livraisons partielles qui ne présentaient pas les qualités requises.

e. Le 1^{er} décembre, nous avons publié, après les avoir revues, *les prescriptions spéciales* édictées l'année précédente sur *l'expédition, la répartition et la comptabilisation du combustible pour les locomotives*. Ces prescriptions sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 1904.

f. Au sujet des *conséquences financières des marchés conclus pour les livraisons de combustible destiné aux locomotives*, nous devons exposer qu'à fin 1903 les prix ont subi une majoration d'environ fr. 1.25 à 1.50 par tonne depuis l'époque de la conclusion des marchés dans les années 1901 et 1902, et qu'il faut s'attendre à les voir monter encore. Si l'on évalue à fr. 1.30 seulement l'excédent des dépenses par tonne qui, étant donné les prix, aurait dû être payé à fin 1903, il en résulte pour la fourniture annuelle de 1903, s'élevant à 323,000 tonnes, une économie de 420,000 francs en chiffres ronds.

8 Nous avons décidé de charger de nouveau les Directions d'arrondissement de se *procurer*, comme l'année précédente, *les matières de graissage* pour l'année 1904 suivant instruction spéciale.

9. Par contrats des 16 juin/1^{er} juillet 1903, nous avons adjugé la fourniture des *lampes à incandescence* (12,000 pièces) pour l'éclairage électrique des trains pendant cette année.

10. Un contrat a été conclu, le 23 juin, avec la Direction générale des postes, concernant la *remise à titre de prêt, l'usage et l'entretien des batteries d'accumulateurs, ainsi que l'entretien des installations d'éclairage électrique à dynamo pour les wagons-poste*.

11. En date des 28 juillet et 2 octobre, nous avons donné notre ratification, qui avait été réservée, aux traités conclus

par les Directions des III^e et IV^e arrondissements avec la Fabrique suisse de locomotives et de machines à Winterthour, pour la *fourniture de 12 chaudières de locomotives*, soit 6 par arrondissement.

12. Les 63 voitures mentionnées sous chiffre 1 seront munies de *dynamos pour l'éclairage électrique*. Les appareils nécessaires ont été commandés aux fabriques Brown, Boveri & C^{ie} à Baden et Alioth à Münchenstein.

13. A la fin de l'année 1903, les *nouvelles marques des chemins de fer fédéraux* avaient été apposées à :

637 locomotives
1303 voitures
268 fourgons
6057 wagons.

14. Durant l'année, l'*élaboration de types pour le matériel roulant* a été poursuivie et des prescriptions uniformes ont été établies pour la fourniture de locomotives et de tenders.

15. *L'état du matériel roulant* à la fin de l'année 1903, comparé à celui à fin 1902 et y compris le matériel roulant de l'ancien Jura-Simplon est contenu dans l'annexe « Tableaux statistiques ».

Voici quelques indications :

A. Matériel pour les lignes à voie normale.

I. Locomotives

Série	1903				1902			
	Total des locomotives	Essieux moteurs	Essieux porteurs des locomotives et tenders	Total des essieux	Total des locomotives	Essieux moteurs	Essieux porteurs des locomotives et tenders	Total des essieux
A	82	166	412	578	77	156	387	543
B	229	649	794	1443	208	582	708	1290
C	106	275	197	472	116	303	212	515
D	119	363	257	620	122	370	269	639
E	257	655	216	871	258	656	220	876
Total	793	2108	1876	3984	781	2067	1796	3863

II. Voitures.

Série	1903						1902					
	Voitures		Essieux		Places assises		Voitures		Essieux		Places assises	
	1970	1970	4675	20945	71279	96899	1999	5437	5049	21851	71071	97971
A	68	147	1308	—	—	1308	82	175	1592	—	—	1592
AB	402	1066	3349	10300	—	13649	415	1125	3439	10950	—	14389
B	203	467	—	7130	—	7130	208	483	—	7346	—	7346
BC	217	584	—	3417	6688	10105	220	594	—	3457	6872	10329
BF	2	8	—	80	—	80	2	8	—	80	—	80
C	1065	3046	—	—	64395	64395	1059	3026	—	—	64003	64003
CF	2	4	—	—	60	60	2	4	—	—	60	60
D	9	18	18	18	34	70	9	18	18	18	34	70
Voitures automotrices .	2	4	—	—	102	102	2	4	—	—	102	102
Total	1970	5344	4675	20945	71279	96899	1999	5437	5049	21851	71071	97971
Dont voitures à 2 essieux												
"	3	"	"	"	"	"	1903	1902	1903	1902	1903	1902
"	4	"	"	"	"	"	847	868	847	868	847	868
"	"	"	"	"	"	"	842	823	842	823	842	823
"	"	"	"	"	"	"	281	308	281	308	281	308
							1970	1999	1970	1999	1970	1999

III. Fourgons et wagons

Série	1903			1902		
	Wagons	Essieux	Capacité de chargement	Wagons	Essieux	Capacité de chargement
	Nombre	Nombre	t.	Nombre	Nombre	t.
F	400	846	2956,0	401	848	2961,0
J	537	1074	5395,0	548	1096	5505,0
K	5590	11180	66167,0	5423	10846	63965,5
L	2400	4800	27864,5	2411	4822	27728,5
M	1439	2878	19207,0	1524	3048	20193,0
N	254	508	2780,0	254	508	2780,0
O	60	122	755,5	56	114	676,0
X (Fourgons pour trains de marchandises)	86	172	1065,0	86	172	1065,0
Total des wagons appartenant aux chemins de fer fédéraux	10766	21580	126190,0	10703	21454	124874,0
P (Wagons appartenant à des tiers)	306	614	3762,5	276	554	3313,5
Total fourgons et wagons à marchandises	11072	22194	129952,5	10979	22008	128187,5
	Wagons ouverts	Wagons couverts	Total	Wagons ouverts	Wagons couverts	Total
Dont à 2 essieux	4211	6819	11030	4297	6640	10937
" à 3 "	2	32	34	2	32	34
" à 4 "	1	7	8	1	7	8
Total	4214	6858	11072	4300	6679	10979

IV. Wagons de service.

<i>Désignation</i>	1903	1902
Série S ballastières	473	475
» X wagons affectés au transport de gaz	5	5
» » wagons affectés au transport d'accumulateurs	8	8
» » wagons d'outillage (wagons de secours)	14	14
» » échafaudages roulants pour l'entretien de la voie	1	1
» » grues roulantes	9	9
» » wagons affectés à divers autres buts	13	8
» — chasse-neige	44	46
Total	567	566

B. Matériel pour les lignes à voie étroite.

I. Locomotives.

Série	1903				1902			
	Total des locomotives	Essieux moteurs	Essieux porteurs	Total des essieux	Total des locomotives	Essieux moteurs	Essieux porteurs	Total des essieux
G ³ / ₃	10	30	—	30	10	30	—	30
HG ² / ₂	13	26	13	39	13	26	13	39
Total	23	56	13	69	23	56	13	69

II. Voitures.

Série	1903					1902					
	Voitures	Essieux	Places assises			Voitures	Essieux	Places assises			
			Ire cl.	Ile cl.	IIIe cl.			Total	Ire cl.	Ile cl.	IIIe cl.	Total
A ³	18	54	432	—	—	18	54	432	—	—	432
AB ³	6	18	54	144	—	6	18	54	144	—	198
B ³	23	69	—	920	—	23	69	—	920	—	920
BC ³	4	12	—	24	128	4	12	—	24	128	152
C ³	21	63	—	—	840	21	63	—	—	840	840
Total	72	216	486	1088	968	72	216	486	1088	968	2542

III. Fourgons et wagons.

Série	1903			1902		
	Wagons	Essieux	Capacité de chargement	Wagons	Essieux	Capacité de chargement
	Nombre	Nombre	t.	Nombre	Nombre	t.
F ³ . . .	10	30	80,0	10	30	80,0
K	40	80	400,0	40	80	400,0
L	10	20	100,0	10	20	100,0
M	18	36	180,0	18	36	180,0
M ⁴ . . .	2	6	30,0	2	6	30,0
Total	80	172	790,0	80	172	790,0

16. Les *parcours kilométriques* des locomotives C. F. F. et des locomotives étrangères se répartissent d'après les tableaux statistiques comme suit sur les différents arrondissements :

Sur le I ^{er} arrondissement	7,351,902 km
» » II ^e »	7,934,217 »
» » III ^e »	9,241,766 »
» » IV ^e »	4,406,817 »

Total des kilomètres-locomotive sur les chemins de fer fédéraux pour 1903 28,934,702 km

Total des kilomètres-locomotive sur les chemins de fer fédéraux pour 1902 27,307,609 »

Augmentation pour 1903 (5,96 %) 1,627,093 »

Les *parcours kilométriques* des locomotives de chaque arrondissement sur les lignes des C. F. F. et sur les lignes étrangères comportent :

Locomotives du I ^{er} arrondissement	7,669,123 km
» » II ^e »	7,931,791 »
» » III ^e »	9,417,521 »
» » IV ^e »	4,305,088 »

Total des kilomètres-locomotive de toutes les locomotives des C. F. F. pour 1903 29,323,523 km

Total des kilomètres-locomotive de toutes les locomotives des C. F. F. pour 1902 27,700,114 »

Augmentation pour 1903 (5,86 %) 1,623,409 km

17. *L'état du matériel d'exploitation sur le lac de Constance* était à la fin de l'année 1903 le suivant :

6 bateaux à vapeur à roues,	
3 gabarres en fer,	
2 bacs transporteurs en fer,	
1 bac transporteur à vapeur	} en commun avec la
1 gabarre en fer		Bavière

Les parcours effectués en 1903 par les bateaux à vapeur et les bacs transporteurs (ces derniers par moitié) sont : 135,751 km. (1902 : 128,001 km.), ceux effectués par les gabarres : 120,338 km. (1902 : 105,333 km.).

18. *Ateliers.*

a. A côté de l'entretien du matériel roulant des C. F. F ainsi que des fourgons-poste, des wagons-lits et des wagons-restaurants de la Compagnie internationale, les ateliers ont exécuté de nombreux travaux pour le service d'entretien de la voie des chemins de fer fédéraux, ainsi que des réparations pour des chemins de fer secondaires. En outre, pour que les ateliers soient occupés d'une manière régulière, ils ont été chargés comme l'année précédente, de construire une partie du nouveau matériel dont ils ont livré pendant l'année :

les ateliers d'Yverdon : 50 wagons L⁴,
 les ateliers d'Olten : 12 voitures C³ et 130 wagons K^{2c},
 les ateliers de Coire : 7 voitures AB³ et 50 wagons K².

b. *Le nombre moyen des ouvriers* occupés dans les divers ateliers, y compris les ouvriers des ateliers de dépôt et les apprentis, a été de :

Ateliers d'Yverdon	377 hommes
» de Fribourg	142 »
» de Bienne	433 »
» d'Olten	808 »
» de Zurich	794 »
» de Rorschach	269 »
» de Romanshorn	77 »
» de Coire	241 »
Total	<u>3141 hommes</u>

c. En date du 3 novembre, nous avons édicté des règles uniformes pour la *pause consacrée au déjeuner* des ouvriers des ateliers des chemins de fer fédéraux; nous avons constaté que, dans certains ateliers, cette pause n'était pas accordée jusqu'ici et que, dans d'autres, elle variait quant à l'heure et à la durée.

La nouvelle pause ne doit pas dépasser 15 minutes et est comprise dans les heures ordinaires de travail.

V. Département des travaux.

a. Généralités.

1. Nous avons complété nos *travaux d'organisation* par l'élaboration d'un cahier des charges pour la fourniture des aiguilles, croisements et contre-rails et d'un cahier des charges pour la vente du matériel de la voie. On a en outre établi toute une série de formulaires.

Nous avons aussi arrêté, après nous être mis d'accord avec le Département des chemins de fer, une disposition uniforme pour l'établissement des *tableaux de service des cantonniers*.

Afin d'arriver à une certaine unité dans l'établissement des plans de situation des gares et des stations, nous avons établi un *plan de situation-type* et une instruction y relative.

2. Aux *dessins-types de la superstructure* établis en 1902, est venu s'ajouter une nouvelle série de planches. Ce sont notamment les types des branchements simples, à l'inclinaison de 1: 11, 1: 10, 1: 9, 1: 8 et 1: 7 avec leurs feuilles de détails.

Les types des branchements anglais, des branchements enchevêtrés et des bretelles sont à l'étude, mais n'ont pas pu être achevés pendant l'exercice 1903.

3. Parmi les *mesures d'ordre général* que nous avons prises, nous mentionnerons les suivantes :

a. Au sujet de l'arrêté du Conseil fédéral du 17 novembre 1903 concernant l'*allocation de jours de congé payés aux remplaçants et remplaçantes des gardes-barrières*, notre décision d'accorder 3 jours de congé payés, par mois, aux remplaçants et remplaçantes ayant 6-9 heures de présence par jour, et 52 jours de congé payés par an aux agents ayant plus de 9 heures de présence par jour, a été approuvée sous les réserves suivantes.

1. Parmi les 3 jours de congé mensuel, un jour devra

coïncider avec un dimanche, et parmi les 52 jours de congé annuel, 17 devront être des dimanches.

2. Des 52 jours de congé annuel, 8 jours consécutifs doivent être réservés à titre de vacances.
3. Si les heures de présence s'élèvent à 12 ou si la durée du travail réel atteint 9 heures par jour, on ne pourra employer que des agents à poste fixe, auxquels la loi sur le travail du 19 décembre 1902 doit être appliquée in extenso.
4. Pour les rondes de garde-voie, ne pourront être employés que des agents à poste fixe.
5. Dans tous les cas, l'employé devra pouvoir jouir d'une manière continue des heures de repos qui lui sont octroyées par la loi.
6. Les remplaçants et les remplaçantes ayant moins de 6 heures de présence par jour, et qui par le fait ne tombent pas sous le coup de la loi, ont droit à un jour de repos par mois au moins, s'ils en font la demande.
7. L'Administration des chemins de fer devra pourvoir elle-même au remplacement des agents de cette catégorie pendant leurs congés.

b. Pour le gardiennage de la voie, le Département des chemins de fer a décidé que l'emploi des *draisines* doit être limité aux rondes précédant le premier train du matin. Or une deuxième ronde en draisine, par laquelle le garde ramènerait la draisine à son point de départ, aurait été très avantageuse pour le service; nous avons donc prié le Département des chemins de fer de revenir sur sa décision. Il n'a pas accédé à cette demande et les draisines devront par conséquent être ramenées dans le fourgon d'un train à la station la plus rapprochée de leur point de départ.

c. Une circulaire aux Directions d'arrondissement a réglé d'une manière uniforme les heures de travail des *ouvriers de la voie* à chaque saison.

d. Nous avons arrêté, à titre provisoire et d'accord avec le Département des chemins de fer, les règles pour le calcul uniforme des *versements à effectuer* par les chemins de fer fédéraux *au fonds de renouvellement* pour la superstructure. Ces dispositions sont virtuellement les mêmes que celles du règlement promulgué le 12 juin 1899 par le Conseil fédéral.

e. Pour assurer la *continuation des travaux du tunnel du Simplon* pendant la période comprise entre le transfert du chemin de fer Jura-Simplon à la Confédération, et la fin de 1903, nous avons, d'accord avec le Département fédéral des chemins de fer et la Direction des travaux du Simplon, convenu ce qui suit :

1. La commission de liquidation des chemins de fer Jura-Simplon continue à diriger jusqu'à leur achèvement les travaux de la ligne Brigue-Iselle, depuis le pont sur la Saltine jusqu'à l'aiguille d'entrée d'Iselle.
2. La direction des travaux du tunnel du Simplon continue comme par le passé à soumettre directement au Département des chemins de fer les projets des travaux à exécuter.
3. Le Département des chemins de fer soumet ces projets à la Direction générale des chemins de fer fédéraux et ne leur accorde son approbation qu'après avoir examiné les remarques que l'Administration des chemins de fer fédéraux aura cru devoir formuler au sujet de ces projets.
4. Cette coopération des chemins de fer fédéraux à l'établissement définitif des projets des travaux du Simplon n'engage en aucune façon leur responsabilité, notamment pas au point de vue financier.

f. Il a été décidé qu'à l'avenir tous les *travaux neufs ou de parachèvement* dont le devis ne dépasse pas fr. 2000 *devront être portés au budget et au compte de l'exploitation.*

Sont exceptés de cette règle les postes collectifs, tels qu'amélioration de l'éclairage et de l'alimentation d'eau des stations, renforcement ou remplacement de petits ponts métalliques, établissement de nouvelles clôtures et barrières, etc.; pour ces dépenses le chiffre minimum à porter au budget et au compte de construction a été fixé à fr. 1000.

g. D'accord avec le Département militaire fédéral nous avons établi *des règles pour les exercices de tir à exécuter dans le voisinage du chemin de fer.*

4. Nous avons reçu *trois pétitions de diverses associations du personnel de la voie*, pétitions concernant la distribution des vêtements de service. Elles ont dû être écartées, ces catégories d'employés se trouvant déjà avantagées à cet égard, par rapport à leur situation au service des Compagnies.

5. Les *wagons à ballast* existants, qui appartiennent à l'inventaire du service de la voie, ont été répartis comme suit, entre les arrondissements.

I ^{er} Arrondissement	140 wagons.
II ^e »	115 »
III ^e »	150 »
IV ^e »	82 »

Nous avons en outre autorisé les Directions du I^{er}, du II^e et du III^e arrondissement à faire procéder à la transformation en wagons à ballast, de 35 wagons à marchandises rebutés, au total.

6. Des *dégâts sérieux de la voie* pendant l'exercice 1903 se sont produits :

A Tüscherz, sur le lac de Biemme, lors de l'établissement de la nouvelle station, où des éboulements de terre et de rochers se sont produits à deux reprises.

A Alpnachstad, les deux Schlieren ayant débordé en juillet, par suite d'orages, et occasionné des dégâts importants à la voie et à nos travaux de défense des voies.

En Gotta d'or, près de la station de La Conversion, où un tassement très considérable du remblai s'est produit lors de l'établissement de la double voie. Cet accident a occasionné des travaux coûteux pour le maintien de la circulation.

Au pont sur le Rhin, à l'amont de la chute du Rhin, près de Schaffhouse, où un perré de la culée, rive gauche a été affouillé et emporté par les eaux et le radier de la première arche du pont détruit.

Entre Stalden et St-Nicolas (km. 10.210 — 10.280 de la ligne du Viège-Zermatt exploitée par nous), où un éboulement de rochers s'est produit le 2 novembre 1903 et a complètement détruit la voie sur une longueur de 70 mètres.

b. Construction.

1. Parmi les *tractations* que nous avons eues avec diverses autorités concernant des questions de construction nous citerons les suivantes :

a. Dans le sein de l'Assemblée fédérale on a insisté à plusieurs reprises sur la nécessité et l'urgence d'une *seconde*

voie sur la ligne Aarburg-Fluhmühle. Le Conseil du II^e arrondissement nous a directement exprimé le vœu que cette amélioration fût exécutée au plus tôt. Nous avons examiné la question en détail, et décidé de pousser les études de façon à pouvoir commencer en 1905 les travaux du tronçon Aarburg-Sursee, sous réserve de l'allocation des crédits nécessaires pour ces travaux.

b. A la demande réitérée et pressante du Département des chemins de fer, la Direction générale lui a remis, sous réserve de décisions ultérieures, un plan sommaire indiquant la solution proposée pour la *transformation de la gare de Bienne*. La gare des voyageurs est maintenue à son niveau actuel et les passages à niveau des routes de Nidau et de Madretsch sont remplacés par des passages par-dessus les voies.

c. Le Département des chemins de fer nous a transmis pour rapport une *pétition de commerçants établis sur la place du Central*, à Bâle, pétition demandant que l'Administration des Chemins de fer fédéraux établisse une communication entre le tunnel aux voyageurs de la gare provisoire et la place du Central, et qu'elle autorise le public à y circuler, entre cette place et le bâtiment aux voyageurs provisoire. En outre cette pétition demandait la prompte démolition de l'ancien bâtiment aux voyageurs. Le Conseil d'Etat de Bâle-Ville, dans son préavis au Département des chemins de fer, appuyait cette pétition en tant qu'elle demandait la démolition de l'ancien bâtiment aux voyageurs. Nous avons dû écarter en principe la demande du prolongement du tunnel à raison des dérangements que cette installation nous aurait causés pendant la construction du nouveau bâtiment aux voyageurs et des dangers qu'elle eût comportés ; par contre, nous avons acquiescé à la demande de démolition de l'ancien bâtiment de la gare.

d. Le Conseil d'Etat du canton de St-Gall a demandé que l'exécution d'une *seconde voie sur la ligne Winterthour-St-Gall-St-Margrethen* fut prévue à notre programme. A peu près en même temps la Direction du IV^e arrondissement signalait l'utilité d'une seconde voie sur cette ligne et nous demandait l'autorisation d'en commencer les études. L'examen de cette question, d'ailleurs soulevée aussi à l'Assemblée fédérale et au sein de notre Conseil d'administration, n'est pas encore achevé.

e. Le Conseil d'Etat du canton de Thurgovie nous a

transmis un *postulat du Grand Conseil* de ce canton, de la teneur ci-après :

« Le Conseil d'Etat est invité à insister auprès de qui de droit pour que la seconde voie Winterthour-Romanshorn soit établie le plus vite possible ».

Nous avons pu donner à cette autorité des assurances précises sur ce point.

f. Le Conseil municipal de la Ville de *St-Gall* avait demandé que *le nouveau bâtiment aux voyageurs* de la gare transformée fût mis en chantier assez tôt pour que les locaux du rez-de-chaussée pussent être utilisés lors du tir fédéral qui aura lieu dans cette ville en 1904.

Nous avons dû répondre que des raisons d'ordre technique s'opposaient à ce qu'on fit droit à cette demande; par contre, nous avons donné l'ordre d'exécuter les installations provisoires nécessaires.

g. Le Conseil communal de *Wohlen* a renouvelé à plusieurs reprises sa demande de *subvention pour l'établissement d'une nouvelle route d'accès à la gare*. Comme *Wohlen* possède une route d'accès suffisant à la circulation, et que la nouvelle route projetée n'a d'intérêt que pour la localité, nous avons dû repousser cette demande.

h. A une pétition du conseil communal de *Rheineck*, demandant la mise en chantier des travaux *d'extension de la station*, nous avons répondu qu'il ne serait pas prudent de commencer ce travail tant que l'ancien lit du Rhin ne pouvait pas être barré. En effet, comme les hautes eaux du Rhin, doivent encore s'écouler en bonne partie par l'ancien chenal, il est fort à craindre qu'un remblai élevé pour l'extension de la station dans l'ancien lit soit emporté par les eaux.

2. L'administration fédérale des postes aurait désiré que nous lui fournissions un local pour un bureau de poste à la station de *Wohlen*. Dans les bâtiments actuels, aucun local n'est disponible. L'établissement d'un bâtiment de service fut refusé, l'augmentation du trafic à cette localité ne le rendant pas nécessaire et la construction d'un bâtiment pour la poste seule n'étant pas de notre ressort. Mais nous avons offert à l'administration des postes du terrain de la station, pour y établir les locaux nécessaires à leur service.

3. Nous avons été en tractations sur les questions sui-

vantes avec des entreprises de chemin de fer ou des comités d'initiative de chemin de fer.

a. Nous avons écarté un projet de l'administration des tramways de Lucerne, demandant que la voie des tramways débouchât sur la place extérieure de la station d'Emmenbrücke, car il était à craindre que la circulation des voitures sur cette place n'en fût entravée. Néanmoins, à la demande pressante de l'administration des tramways nous avons approuvé un projet amendé, après avoir reçu l'assurance du Conseil de Ville de Lucerne, que cette installation ne devait être considérée que comme provisoire et qu'à la première réquisition la voie du tramway serait transférée.

b. Nous avons répondu affirmativement à une demande du chemin de fer Bremgarten-Dietikon demandant notre approbation en principe d'un projet de prolongement de sa ligne jusque dans la cour de la station de Bremgarten des chemins de fer fédéraux.

c. Les démarches faites en vue de l'établissement de la II^e voie Aarbourg-Lucerne, décidèrent le comité d'initiative de la ligne du Rottal à présenter un mémoire concluant à ce que la II^e voie Nebikon-Emmenbrücke soit établie dans la vallée du Rottal. Nous avons écarté cette demande, car l'inconvénient qui motive la double voie réside dans les grands retards subis par les trains internationaux, astreints, de par la voie unique, aux croisements dans les stations, et ces retards se répercutent sur les autres trains.

d. Le comité d'initiative pour l'établissement d'une ligne de chemin de fer dans la vallée de Worblen nous a demandé si les chemins de fer fédéraux seraient disposés à entreprendre la construction de cette ligne, au lieu de construire la II^e voie sur le tronçon Wilerfeld-Gümlingen et éventuellement à quelles conditions la jonction de la ligne de la vallée de Worblen au Wilerfeld et l'utilisation du tronçon commun jusqu'à Berne seraient autorisées. La première demande ne pouvait être prise en considération, pour les mêmes motifs que pour la ligne du Rottal, et l'entrée à Berne avec l'utilisation des voies existantes à partir du Wilerfeld ne pouvait pas davantage être admise, vu le trafic déjà trop intense des voies d'entrée. C'est dans ce sens que nous avons répondu au comité d'initiative.

4. Nous avons encore reçu pendant l'exercice grand nombre de demandes visant l'installation de haltes ou de stations, ou

encore la transformation de haltes en stations. L'établissement des haltes suivantes a été décidé : Au Day, bifurcation de la ligne du Pont et de la ligne Lausanne-Vallorbe, où, depuis quelque temps déjà, on changeait de train dans les deux sens, et à Huttlingen-Mettendorf, sur la ligne Winterthour-Romanshorn, les communes intéressées s'étant déclarées prêtes à fournir les prestations demandées.

Nous avons écarté une nouvelle demande tendant à l'établissement d'une halte à Willnachern, pour les motifs déjà indiqués par notre rapport de gestion pour 1902. De même, nous n'avons pas pris en considération, à cause du peu de fréquentation qu'il fallait en attendre et de l'impossibilité de justifier ces dépenses, des demandes des communes scolaires d'Allmendingen et Vilbringen-Rufenacht demandant une halte entre Gümlingen et Rubigen; de la commune d'Oberaach désirant l'établissement d'une station entre Erlen et Amriswil; et d'un comité d'initiative de Lutisburg demandant la transformation de la halte actuelle en station.

5. *Etudes.*

a. En première ligne, parmi les projets élaborés par le Département des travaux de la Direction générale, viennent ceux qui ont été soumis à l'approbation du Conseil d'administration et se trouvent déjà énumérés à la page 9 du présent rapport; parmi les autres projets nous mentionnons: les projets de reconstruction de la ligne de la rive gauche du lac de Zurich, sur le territoire de la ville de Zurich; pour le passage supérieur de la route St. Jacques et l'abaissement des lignes d'accès à la gare aux voyageurs de Bâle (ligne de Pratteln et double voie Delémont-Bâle); tous projets étudiés définitivement; les projets d'agrandissement des gares de Berne (gare des marchandises et gare de triage), Bienne, et des stations de Tägertschi, Schönbühl, Rorschach-gare, Sargans, Vallorbe et pour la transformation définitive des gares de Neuchâtal et de Lausanne; les projets de passages inférieurs à Porrentruy, Dornach, Münchenstein, à Berne, (route de la Lorraine et route de la Papiermühle), Herzogenbuchsee; le projet de la double voie Aarbourg-Sursee avec transformation nécessaire des stations; le projet du nouveau chantier des bateaux à Romanshorn; les projets de modification ou d'extension des installations de manœuvre centrale aux stations de Schinznach-village, Effingen, Hornussen, Frick, Eiken et Stein, à cause de l'établissement de la double voie Brugg-Stein; et de nouvelles installations centrales aux stations de Winkeln, Hendschikon, Töss, Wülflin-

gen, Pfungen, Embrach-Rorbas, Zweidlen, Weiach-Kaiserstuhl, Rümikon, Reckingen, Zurzach, Mühlehorn, Unterterzen, Mels, Sevelen et Maienfeld.

b. Des projets élaborés par les Directions d'arrondissement, puis examinés et approuvés par la Direction générale ou renvoyés pour nouvelle étude, nous mentionnerons :

les projets de la double voie sur les tronçons Daillens-Vallorbe et Aigle-St Maurice ;

les projets de réfection des tunnels du Bötzing et du Hauenstein, du revêtement du tunnel du Lopperberg, près Hergiswil, d'assainissement des terrains ébouleux de Tüscherz et de niches dans le tunnel d'Aarau ; les projets relatifs à la suppression des passages à niveau d'Arnex et de Croy, sur la ligne Lausanne-Vallorbe, à la station de Chexbres et à Territet, à la station de Langnau, à Villeret sur la ligne Sonceboz-Chaux-de-Fonds, à Trimbach entre Läufelfingen et Olten, à Rüslikon, à Koblenz et vers l'ancien Orphelinat, à St-Gall ;

le projet de tablier métallique du pont sur le Rhône, à Massongex, le projet du pont sur la Sorge, à la gare de Renens, et le projet de reconstruction des piles et des culées du pont sur la Frenken, près Liestal ;

les projets d'extension générale ou partielle des voies (voies aux voyageurs, voies de triage ou voies marchandises) dans les stations d'Estavayer, Cugy, Dompierre, Payerne, Moudon, Renens, Romont, Fribourg, Villeneuve, Aigle, Bex, St. Triphon, St. Maurice, Croy-Romainmôtier, Vevey, Chexbres, Flamatt (pour l'entrée du chemin de fer de la vallée de la Singine), Bâle, gare aux voyageurs, Bâle-St. Johann, Langnau, Baden, Killwangen, Wallenstadt, Siebnen-Wangen, Wülflingen, Embrach-Rorbas, Zweidlen, Glattbrugg, Rümlang, Uerikon, Schmerikon, Wetzikon, Glaris, Benzenschwil, St. Gall (gare aux voyageurs), Etwilen, Ramsen, Tägerwilen, Kreuzlingen, Münsterlingen, Horn, Rorschach, Rheineck, Heerbrugg, Buchs, Sitterthal et Arnegg ;

les projets concernant le remplacement du pont tournant de 14^m, par un pont tournant de 18^m de diamètre au dépôt H de la gare d'Olten, l'établissement d'une nouvelle voie d'accès, d'une nouvelle grue-applique hydraulique, ainsi qu'une nouvelle fosse à piquer au même dépôt ; en outre les projets de nouvelles fosses à piquer à Berne et Langnau, d'amélioration de l'alimentation d'eau au dépôt de Rorschach et d'une grue hydraulique pour Thoune ;

les projets d'agrandissement du bâtiment aux voyageurs et du buffet à Yverdon; de deux pavillons d'enclenchement à Lausanne; de marquise à Montreux, sur le quai commun avec le chemin de fer Montreux-Oberland; les projets d'agrandissement des salles d'attente et des marquises à Subingen et à Wichtrach; de marquise au bâtiment aux voyageurs à Roggwil; de bâtiment pour les émigrants à Bâle; de toiture sur le quai de l'ancienne régie du sel à la gare de Berne; de logement de service pour le chef de la bifurcation de Sentimatte à Lucerne; des bâtiments de la nouvelle station Steinhausen; d'agrandissement de trois maisons de garde sur la ligne Winterthur-Schaffhouse; d'un bureau de marchandises et de local pour ouvriers à Zurich-Tiefenbrunnen; de marquises en fer aux bâtiments aux voyageurs de Glaris, Rümlang, Niederglatt, Bubikon et Wallisellen; de halle aux marchandises à la station d'Hettlingen; de nouveaux cabinets d'aisance à Frauenfeld; de nouveaux bâtiments aux voyageurs à Murg et Schmerikon; d'annexe pour bureau à la remise de locomotives, à Winterthur; d'agrandissement de la halle aux marchandises à Rätterschen; de magasin à la station de Wil; de local pour le personnel des trains à la station d'Ebnat-Kappel; d'allongement de la halle aux marchandises à la station d'Emmishofen-Egelshofen; d'agrandissement des ateliers de peinture et de sellerie à Coire, et d'annexes pour latrines aux ateliers de Rorschach et de Coire;

les projets d'éclairage au gaz des stations d'Affoltern a. A., Hedingen, Horgen, Arnegg et Eschlikon; pour l'éclairage à l'électricité dans les stations de Reiden, Selzach, Lengnau, Pieterlen, Büren a. A., Cormoret, Dottikon-Dintikon, Altstetten, Regensberg et d'éclairage au pétrole, système « Washington » à la station de Bubikon; de plus l'extension de l'éclairage électrique actuel à la gare de Bâle et de l'éclairage au pétrole à la gare de St. Margrethen; les projets d'amélioration de l'alimentation d'eau pour les locomotives à la gare de Chexbres; de l'alimentation d'eau des stations de Villeneuve, Bützberg, Granges, Frick, Hendschikon, Oberried (Rheintal), Haag-Gams, de la halte de Fillistorf; des maisons de garde de Varembe et de Myes, sur la ligne Lausanne-Genève, de Glarey sur la ligne St. Maurice-Brigue, de Friesenheim, Pontels et Warpel, sur la ligne Berne-Fribourg, de Bützberg sur la ligne Olten-Berne, et de Selzach sur la ligne Olten-Bienne; les projets de ponts à bascule pour la gare d'Aarau et les stations d'Unterterzen et de Hunzenschwil;

les projets d'extension des appareils provisoires de sûreté à la partie est de la gare aux voyageurs de Bâle; de modification de l'installation centrale à la station de Glovelier, en vue de la jonction du chemin de fer Saignelégier-Glovelier; de nouveaux signaux avancés pour les sémaphores de sortie à la gare aux marchandises de St-Jean et à diverses stations selon le type de la fabrique de machines de Bruchsal, et de pédales pour contrôler la vitesse des trains E.-L.-B. entre St-Jean et la gare aux voyageurs de Bâle. Nous devons encore mentionner spécialement ce qui suit:

a. Un concours a été ouvert pour les plans de la façade du bâtiment aux voyageurs de Bâle. 42 projets furent présentés avant le 20 juin 1903, terme du concours. Le 29 juin, le jury chargé d'examiner ces projets se réunit et distribua à deux projets des deuxièmes prix et à un projet un troisième prix. Les auteurs des projets primés en deuxième ligne, *ex aequo*, sont MM. Kuder et Müller, à Zurich, et Kurt, Gabriel, à Dusseldorf. Le projet ayant obtenu le troisième prix est l'œuvre de M. le professeur Olbrich, à Darmstadt. Aucun des projets primés ne put être recommandé pour l'exécution. La direction d'arrondissement fit étudier, d'après une série d'esquisses, un projet définitif par les architectes Faesch et Laroche, à Bâle, en collaboration avec nos services. L'approbation de ce projet n'a pas eu lieu en 1903.

b. La direction de l'ancienne compagnie du Central suisse avait chargé un sculpteur de Lucerne de présenter des maquettes pour la décoration du bâtiment aux voyageurs de Lucerne. A la suite de tractations à ce sujet, nous avons reconnu nécessaire d'ouvrir un concours public pour cette décoration.

c. Le département des chemins de fer a invité la direction des travaux du tunnel du Simplon et la Direction générale à une conférence au sujet des changements à apporter au projet de la gare de Brigue. Le Département des chemins de fer accepta dans ses grandes lignes nos propositions et chargea la direction des travaux du Simplon d'en tenir compte dans la mesure du possible.

6. Exécution des travaux.

a) La Direction générale a dirigé elle-même, pendant l'exercice 1903, l'exécution des travaux suivants: agrandissement du bâtiment d'administration de l'ancienne Compagnie Jura-Simplon aux Grands Remparts et construction d'un nouveau

bâtiment de service au Brückfeld, à Berne, construction de la ligne du Ricken et d'une halle pour le chantier des bateaux à vapeur à Romanshorn. Ces diverses constructions donnent lieu aux remarques suivantes :

a. L'agrandissement du bâtiment d'administration aux Grands Remparts et le bâtiment de service du Brückfeld sont terminés; le premier a été occupé complètement dès la fin de septembre, et le second au commencement de novembre 1903. Les décomptes de ces deux bâtisses sont établis et ont accusé d'importantes différences en moins par rapport aux crédits accordés.

β. La halle pour le chantier des bateaux, à Romanshorn, a été sinon complètement achevée, du moins suffisamment avancée pour être mise en service.

γ. Le projet ainsi que le devis de la ligne du Ricken ayant été approuvés par le Conseil d'administration et le projet général envoyé au Département des Chemins de fer, nous avons mis en adjudication les travaux du tunnel et des tronçons d'accès en fixant la date du 10 mai comme délai pour la réception des offres. Le montant des offres parvenues dépassait notablement le devis pour les diverses parties de la ligne. Une nouvelle mise en adjudication eut lieu, dont le terme fut fixé au 10 novembre. L'offre la plus favorable fut celle du consortium des entrepreneurs MM. A. Palaz, ingénieur, à Lausanne, Fougerolles frères, à Paris, et la Société des Grands Travaux à Marseille. Les travaux furent adjugés à ce consortium et le contrat signé. Les travaux commencèrent le 17 novembre par le forage d'un puits du côté sud. Le 24 novembre les travaux furent attaqués aussi du côté nord du tunnel

b) Nous donnons ici quelques notes, extraites des rapports annuels, sur les travaux dont la *direction* incombe aux *Directions d'arrondissement*, et renvoyons, pour ce qui concerne l'achèvement des travaux, au rapport sur les dépenses de la construction pour l'année 1903.

I^{er} arrondissement.

Gare de Renens. Le nouveau dépôt, ainsi que la gare de triage et la gare aux marchandises loco, sont à peu près achevés. La reconstruction de la gare aux voyageurs pourra être entreprise incessamment, selon le programme établi.

Gare de Lausanne. Les deux passages sous voie des routes d'Ouchy et des Epinettes sont achevés et ont été livrés

à la circulation. Les travaux de la gare aux marchandises du Treyblanc seront de même prochainement terminés.

Comme la gare de Lausanne se trouve enserrée dans des terrains couverts de bâtisses, et que pour cette raison l'extension en est limitée, la propriété de « la Retraite », située entre les deux lignes de Berne et de St-Maurice, a été acquise. Les plans de la gare et du bâtiment aux voyageurs ont été assez avancés, dans le courant de l'exercice 1903, pour pouvoir sous leur forme définitive être présentés prochainement.

Gare de Vevey. Les ponts du chemin de fer, sur la Veveyse et sur les routes adjacentes, pour le Vevey-Chexbres et les chemins de fer veveysans, ont été achevés. Les autres travaux seront exécutés aussitôt que possible, et l'élargissement de la plateforme de la gare, ainsi que le passage inférieur de la rue des Bosquets, seront commencés en même temps, très prochainement.

Gare de Montreux. Toutes les constructions prévues pour l'entrée en gare de la ligne Montreux-Oberland sont achevées à l'exception de la marquise surmontant le quai central commun, laquelle est en travail.

Gare de Neuchâtel. L'installation de la gare aux marchandises et la correction de la route des « Fahys » sont terminées. Il en est de même pour des locaux de service réservés sous les voûtes du mur de soutènement de cette route. Ont aussi eu lieu, pendant l'exercice 1903, la réception du nouveau bâtiment de service et la mise en service du nouveau pont tournant de 18 m de diamètre du Dépôt. Quant à la disposition des quais et des passages pour piétons qui les relieront, ainsi que du bâtiment aux voyageurs, un accord avec les autorités intéressées n'a pas pu encore intervenir.

Station de Tüscherz. Les travaux d'infrastructure et la pose des voies ont été achevés dans l'exercice 1903. Les travaux de bâtiment ont été commencés sans retard.

Station de Chexbres. Par suite du décès de l'entrepreneur, les travaux de jonction de la ligne Vevey-Chexbres ont été un peu retardés. Ils ont été poussés dernièrement avec une grande énergie, de sorte qu'une nouvelle cause de retard ne sera plus à craindre.

Double-voie Villeneuve-Aigle. Bien que quelques petits travaux soient à terminer dans les stations de Villeneuve, de Roche et d'Aigle, la double-voie a pu être livrée à l'exploitation le 1^{er} mai 1903.

Double-voie Bofflens-Croy. Les travaux d'infrastructure de ce lot ont été à peu près achevés dans le courant de l'année. Seul, le passage supérieur à la station de Croy est resté en retard à cause des longues tractations auxquelles il a donné lieu avec les autorités locales.

Double-voie Croy-Vallorbe. D'importants travaux d'assainissement ont dû être effectués à divers endroits de ce lot, pour assurer la plateforme du chemin de fer. Ces travaux ont été poussés activement pendant l'année, de sorte que les travaux d'infrastructure, restés en souffrance sur ces points, ont pu être commencés partout.

Sur le reste du parcours, notamment vers la partie supérieure du lot, les travaux de terrassement et de maçonnerie sont assez avancés.

La réfection de la maçonnerie du tunnel des Combes est achevée. La reconstruction du tunnel de Nanchau s'est imposée aussi et ces travaux ont commencé dernièrement.

Double-voie Conversion-Chexbres. L'achèvement de la double-voie sur cette section a été considérablement retardé par un glissement de terrain en « Gotta-d'Or », dans la commune de Lutry. D'importants travaux d'assainissement dûrent y être entrepris sans retard.

Double-voie Palézieux-Vauderens. Les travaux d'infrastructure sont si avancés que la voie pourra, selon toute prévision, être posée l'année prochaine jusqu'à Oron.

II^e arrondissement.

Gare de Bâle. Le passage supérieur de la rue Pierre Merian a été achevé à la fin de mars et livré entièrement à la circulation.

Ont été terminés en outre le troisième quai, la troisième halle de la gare, les deux bâtiments de service des chemins de fer d'Alsace-Lorraine, et la passerelle du Bruderholz.

Quant au transfert de la Nauenstrasse, le long du Dépôt et de la nouvelle halle suisse projetée pour les marchandises grande vitesse, un accord a été conclu avec la ville de Bâle, suivant lequel un agrandissement de la place et une amélioration générale seront rendus possibles.

L'ancien bâtiment aux voyageurs est démoli et les fouilles à l'emplacement de la nouvelle gare aux voyageurs sont à peu près terminées. L'élaboration des plans définitifs du nouveau

bâtiment aux voyageurs a subi par contre un retard; toutefois l'été de 1904 verra le commencement des travaux.

Double-voie Bâle-Delémont. Les levés et les opérations cadastrales sur le parcours Bâle-Aesch sont terminés et le projet primitif du Jura-Simplon a été révisé complètement.

Un certain nombre de passages inférieurs et supérieurs ont été projetés à cette occasion afin de diminuer le nombre des passages à niveau.

Gare de Berne. Les installations pour le service des marchandises ont été agrandies sur l'emplacement de l'ancienne Régie du sel.

Station d'Herzogenbuchsee. L'agrandissement de la gare aux marchandises et l'établissement de 3 nouvelles voies de raccordement sont terminés.

Station de Glovelier. Les travaux d'agrandissement en vue de l'entrée de la ligne Saignelégier-Glovelier ont été achevés, sauf l'installation des appareils d'enclenchement.

III^e arrondissement.

Station de Glaris. Le nouveau bâtiment aux voyageurs est terminé, excepté la marquise, et a été livré à l'exploitation le 1^{er} décembre.

Station de Niederglatt. Le gros-œuvre du nouveau bâtiment aux voyageurs est achevé.

Station de Schmerikon. Les travaux de fondation du nouveau bâtiment aux voyageurs ont été commencés.

Passage inférieur de la Badenerstrasse, entre Altstetten et Urdorf. Les deux culées de ce passage inférieur ont été terminées jusqu'au niveau des sommiers. L'élargissement du remblai de la voie et le déplacement de la rue sont commencés.

Nouvelle-station de Steinhausen. Le gros des travaux de terrassement est achevé. Les autres travaux seront commencés dès la belle saison.

Double voie Brugg-Stein-Säckingen. Les travaux suivent leur cours régulier. La plateforme est presque terminée sur toute sa longueur et la première couche de ballast posée entre Brugg et Schinznach-Dorf, Effingen-Hornussen et Eicken-Stein-Säckingen. Les tabliers des ponts de la double-voie sont montés ou prêts à être posés.

Les travaux de *réfection des maçonneries du tunnel du Bötzbërg* ont commencé en automne et à la fin de l'année 1903 les piédroits étaient reconstruits à neuf au mortier de ciment sur une longueur de 70 m.

L'aménagement de niches rendues nécessaires dans ce tunnel à cause de la double-voie, est terminé.

IV^e arrondissement.

Station de Winkeln. Il reste encore à opérer quelques modifications aux voies et à construire la remise aux voitures.

Gare de St-Gall. Le projet de gare aux voyageurs n'étant pas encore définitivement arrêté, les travaux ont été limités à l'achèvement de la halle aux marchandises et du bâtiment des douanes à la gare aux marchandises, et de la remise aux locomotives avec bâtiment de service à la gare aux voyageurs, ainsi qu'à la pose des voies près du Dépôt et à des modifications à l'entrée ouest de la gare.

Gare de Rorschach. Le bâtiment de l'Etat, servant de halle aux fruits et de dépôt du sel, a été démoli et trois nouvelles voies ont été posées sur cet emplacement. L'extension générale n'a pas encore été commencée, parce que le projet actuel doit être modifié.

Pose de la deuxième voie Oberwinterthur-Romanshorn. Sur le tronçon Oberwinterthur-Müllheim, les travaux suivants ont été exécutés :

Passage inférieur, murs de soutènement et agrandissement de la place à Frauenfeld.

Allongement des aqueducs près Bürglen, à l'occasion de la construction d'un canal pour une minoterie.

Les nouveaux ponts en fer sur la Thur, près Müllheim, ont été adjugés à MM. Bosshard et C^{ie}, à Näfels, et Löhle et C^{ie}, à Zurich; les fondations et maçonneries à MM. Gribi, Hasler et C^{ie}, à Berthoud.

Les fondations pneumatiques des piles et culées ont été commencées le 10 octobre 1903. A la fin de l'année la culée de droite et les piles II et III étaient achevées jusqu'au cordon. Le pont de service a été établi en même temps.

c. Entretien de la voie.

La Direction générale a eu à s'occuper des affaires suivantes qui concernent l'entretien de la voie.

1. La Direction du I^{er} arrondissement a demandé l'autorisation de commencer immédiatement les travaux de réfection du viaduc en pierre de la Prise Milord, entre Boveresse et les Verrières, bien que ce travail n'eût pas été prévu au budget.

L'autorisation a été accordée et les réparations ont commencé.

2. Une inspection des maçonneries du tunnel de Grandvaux a démontré qu'elle devraient en grande partie être réfectionnées. Comme l'exécution de ce travail serait entravée par l'ouverture à l'exploitation de la double-voie, nous avons, ici aussi, donné l'autorisation de commencer les travaux immédiatement.

3. La Direction du III^e arrondissement a été autorisée à exécuter les travaux d'approfondissement du lit de la Sihl, sous le pont de la gare de Zurich, travaux déjà prévus par la Direction de l'ancien Nord-Est-Suisse, après entente au sujet de la subvention à fournir par le canton de Zurich. Ce n'est pas là, à proprement parler, un travail d'entretien. Nous ne faisons que le mentionner dans ce rapport, parce que les frais devront être portés au compte d'exploitation.

4. Nous mentionnons encore ici les grands travaux d'entretien suivants, d'après les rapports des arrondissements.

I^{er} arrondissement.

Reconstruction des maçonneries de cinq tunnels sur la ligne de Neuchâtel-les Verrières.

Reconstruction des maçonneries du tunnel du Châtelard, près Grandvaux, sur une longueur de 48 m.

Reconstruction sur 470 m. des maçonneries du tunnel de la Cornallaz près Chexbres (longueur du tunnel 495 m.).

Mur de renforcement entre les arches 1 et 2 du viaduc de Villangeaux.

Reconstruction des perrés du canal Stockalper, détruits par les hautes eaux du Rhône.

Installation provisoire de quais et passerelles à la gare de Lausanne à l'occasion des fêtes du Centenaire.

II^e arrondissement.

Renouvellement de 38 m³ de fondations et 953 m² de maçonnerie de piédroits au tunnel du Hauenstein.

Reconstruction partielle des piédroits et des voûtes au tunnel de Berthoud.

Reconstruction des défenses de rives endommagées par les hautes eaux de la petite et de la grande Schlieren, près Alpnach, de la Wald-Emme, près Schüpfheim, et de l'Emme, entre Entlebuch et Wolhusen.

Remplacement des appuis fixes par des appuis sur rouleaux aux deux culées du pont sur la Birse, près St-Jacques.

Reconstruction de murs de soutènement à la station de Sommerau et sur la ligne Bienne-Sonceboz.

III^{me} arrondissement.

Transformation du chauffage dans l'aile est du bâtiment aux voyageurs de la gare de Zurich.

Transformation du bâtiment aux voyageurs de la gare de Schaffhouse pour y gagner l'espace nécessaire à de plus grands locaux de service.

IV^{me} arrondissement.

Renforcement de petits ponts sur la ligne Sulgen-Gossau.

Remplacement des traverses en bois au pont sur la Thur près Ossingen.

Transformation du bâtiment de l'Economat, à Rorschach, travaux nécessités par l'extension du service.

Transformation du bâtiment d'administration de la rue de la Poste, à St-Gall, pour l'aménagement des bureaux de l'ingénieur en chef de la traction.

5. Réfection de voies et branchements. La longueur totale des voies à entretenir s'élevait, à fin 1903, à 3,905,137 m. au total, dont 2,901,841 m. pour les voies principales et 1,003,296 mètres pour les voies secondaires. Sur ce total de 3,905,137 mètres, 35,429 m. (34,461 m. voies principales et 968 m. voies secondaires) se trouvent sur territoire français et sont la propriété de la Compagnie P.-L.-M. Il a été posé, à la fin de l'année écoulée, 93,882 m. de voies avec rails du type C. F. F. de 45,9 kg.

Des réfections de voies ont été faites :

En nouveau matériel type C. F. F.	. . .	72,018 m.
En matériel des anciens types	. . .	22,777 »

Réfection de rails seulement d'après les anciens types	7,783 m.
Réfection de traverses seulement d'après les anciens types	22,665 »
Renforcement de voies par l'augmentation du nombre des traverses et le remplacement des éclisses plates par des éclisses cornières ou des éclisses Bochum, seules ou combinées	54,944 »
Remplacement de branchements d'après les anciens types	79 pièces

d. Administration du matériel de la voie.

Avec le commencement de l'exercice écoulé, ce service a repris aussi l'administration du matériel de la voie des arrondissements III et IV et au 1^{er} mai l'administration du matériel de la voie du I^{er} arrondissement; ce service est donc maintenant complètement centralisé.

Il a fait des études sur l'imprégnation des traverses, afin de déterminer si l'administration des chemins de fer fédéraux doit créer elle-même un établissement d'imprégnation. La question n'a pas encore été résolue.

On a posé dans la voie sur de courtes distances et à titre d'essai, quelques nouveautés techniques, telles que : fourrures de chanvre sous les rails, trénaills système Collet et joint à mi-rail, brevet Küttel et Becherer, de Berlin.

Nous donnons encore ici un aperçu en chiffres ronds du matériel reçu pendant l'année écoulée.

Rails en acier.

Type C. F. F. I. (45,9 kg. par mètre courant)	9,306 t.
» » II. (48,9 kg. »)	1,202 t.
» C. S. II. (36,2 kg. »)	322 t.
Total	10,830 t.

Traverses fer.

Type C. F. F. (72,5 kg. par pièce)	6,419 t.
» J. S. (51 kg. »)	1,588 t.
Total	8,007 t.

Accessoires. 1,813 t.

Changements et croisements (Type C. F. F.).

Changements simples sur traverses fer et sur traverses bois		8 pièces.
Cœurs de croisement en rails d'acier	1 : 7	1 pièce.
»	»	1 : 8 17 pièces.
»	»	1 : 9 41 »
»	»	1 : 10 11 »
»	»	1 : 11 1 pièce.

Traverses bois

Traverses chêne.

Provenance suisse	25,000	pièces.
» allemande	2,000	»
» française	12,000	»
» autrichienne	8,000	»
	<hr/>	47,000 pièces.

Traverses hêtre.

Provenance allemande	10,000	»
--------------------------------	--------	---

(On ne peut employer des traverses hêtre qu'autant qu'elles sont imprégnées à l'huile de goudron créosotée, et comme il n'existe pas en Suisse d'établissement pour cela, nous devons encore, pour le moment, acheter les traverses de hêtre à l'étranger).

Traverses mélèze.

Provenance suisse	1,000	pièces.
» autrichienne	9,000	»
	<hr/>	10,000 »

Traverses pin.

Provenance suisse	1,000	»
	<hr/>	68,000 pièces.
Total		

Traverses spéciales chêne, pour branchements et pour ponts.

Provenance suisse	700	m ³ .
» allemande	165	m ³ .
» française	235	m ³ .
	<hr/>	1100 m ³ .
Total		

Ont été imprégnées :

Traverses ordinaires.

Au chlorure de zinc, d'après le procédé Burnett.

Traverses chêne	32,000 pièces.	
» mélèze	1,000 »	
» pin	2,000 »	35,000 pièces

Au chlorure de zinc, d'après le procédé Straschun.

Traverses chêne	11,000 pièces	
» mélèze	1,000 »	12,000 »

Au sublimé corrosif, d'après le procédé Kyan.

Traverses mélèze		12,000 »
----------------------------	--	----------

A l'huile de goudron créosotée.

Traverses chêne	1,000 pièces	
» hêtre	10,000 »	11,000 »
Total		70,000 pièces

Traverses spéciales, pour branchements et pour ponts.

Au chlorure de zinc, d'après le procédé Burnett	900 m ³
» » » Straschun.	300 m ³
Total	1200 m ³

VI. Département du Contentieux.

a. Généralités.

1. Ensuite de la reprise des lignes du Jura-Simplon, et pour nous conformer à l'art. 12 de la loi de rachat, nous avons fait *élection de domicile*, dès le 1^{er} mai, pour l'administration des chemins de fer fédéraux, chez le chef de gare du chef-lieu de chaque canton touché par ce réseau. Nous en avons informé les gouvernements cantonaux et avons procédé aux publications nécessaires.

2. A l'occasion d'un cas spécial, nous avons pris la décision suivante au sujet de l'élection de domicile à requérir des personnes qui contractent avec les chemins de fer fédéraux :

« Doivent élire domicile au siège de la Direction qui traite avec elles :

1. toutes les personnes qui ne sont pas domiciliées en Suisse ;

2. s'il s'agit de contrats passés par une Direction d'arrondissement, toutes les personnes qui ne sont pas domiciliées dans l'un des cantons touchés par les lignes de l'arrondissement. »

« Les personnes domiciliées en Suisse — (s'il s'agit de contrats conclus par la Direction générale) — ou dans l'un des cantons touchés par les lignes de l'arrondissement — (s'il s'agit de contrats conclus par les Directions d'arrondissement) — ont simplement à faire élection de domicile au chef-lieu du canton qu'elles habitent. »

3. Un arrêté du Conseil fédéral du 22 septembre a constaté que la *propriété* du terrain appartenant à l'ancienne Compagnie du Nord-Est et situé sur le territoire du Grand Duché de Bade a été transférée définitivement à la Confédération.

4. Le 20 novembre, le Conseil fédéral a pris l'arrêté suivant concernant la *procédure à suivre dans les causes pénales* :

L'arrêté du Conseil fédéral du 28 mars 1901, concernant la procédure à suivre dans les causes pénales qui doivent être jugées en vertu des lois fédérales, est modifié comme suit :

Les départements et les chefs de division de l'administration fédérale doivent, aussitôt qu'ils sont informés officiellement qu'un fonctionnaire ou un employé qui leur est subordonné s'est rendu coupable de faits délictueux envers l'administration fédérale, en particulier d'infidélités de quelque nature que ce soit, constater immédiatement, dans chaque cas, l'état des faits, s'assurer, au besoin, de la personne du coupable et saisir de l'affaire, sans retard, le procureur général, en lui transmettant le dossier, afin que rapport et proposition puissent être présentés au Conseil fédéral.

2. En outre, les départements et les chefs de division, dans les causes pénales qui doivent être jugées en vertu de lois fédérales et pour lesquelles ils sont appelés soit à porter plainte aux tribunaux, soit à recourir contre des arrêts ou des ordon-

nances de non-lieu prononcées par des tribunaux cantonaux, sont invités à transmettre les actes au procureur général de la Confédération et à lui laisser le soin de prendre les mesures juridiques nécessaires.

3. Le Département des postes et des chemins de fer est invité à veiller à ce que les directions d'arrondissement des chemins de fer fédéraux procèdent également ainsi qu'il est dit ci-dessus, lorsqu'elles auront découvert des faits délictueux commis par des fonctionnaires ou des employés des chemins de fer fédéraux.

Nous avons porté cet arrêté à la connaissance des directions d'arrondissement et du personnel et nous avons invité les premières à se conformer aux dispositions que le Ministère public de la Confédération a édictées par circulaire du 12 décembre, pour l'exécution du dit arrêté.

5. Sur notre demande, le Conseil fédéral a consenti à la restitution du *cautionnement* de fr. 250,000 fourni par le Jura-Simplon, en sa qualité d'ayant-droit de la Suisse occidentale, pour l'établissement du tunnel du Simplon.

6. *Le procès relatif aux trains de nuit*, que nous avons repris des compagnies du Central, du Nord-Est et de l'Union-Suisse est devenu sans objet par suite du rachat amiable du réseau Jura-Simplon.

7. Par la convention du 23 octobre 1903, concernant le rachat à l'amiable des chemins de fer Jura-Simplon, la Confédération a repris l'obligation de cette compagnie de régler le solde dû aux cantons de Fribourg, Genève et Neuchâtel pour le rachat de leurs *droits de réversion*. Nous avons liquidé la question en payant, en date du 31 décembre 1903, fr. 984,000 à Fribourg, fr. 292,000 à Genève et fr. 494,000 à Neuchâtel, mais nous avons refusé de payer l'intérêt de ces sommes, comme le demandaient ces cantons, dès le 1^{er} mai 1903 ou dès le jour de leur adhésion à l'arrangement proposé pour la liquidation des droits des subventionnants du Simplon.

b. Assurances.

1. En exécution d'une décision du Conseil d'administration du 28 mai, nous avons signé, avec un consortium de sociétés d'assurance, un contrat général pour l'*assurance contre l'incendie*. Ce contrat, conclu pour une durée de 10 ans, est entré en vigueur le 30 juin à midi.

Il comprend les valeurs suivantes:

a. approvisionnements	fr.	8,300,000
b. matériel roulant	»	117,200,000
c. mobiliers et ustensiles	»	12,500,000
d. bagages et marchandises en cours de transport ou dans les entrepôts	»	40,000,000
e. bâtiments, en tant qu'ils ne sont pas couverts par les assurances obligatoires	»	3,800,000
Total	fr.	<u>181,800,000</u>

somme pour laquelle la prime annuelle s'élève à fr. 90,000 en chiffres ronds.

Ce contrat s'étend à tous les dommages atteignant les chemins de fer fédéraux et causés par l'incendie aux objets dont l'assurance est facultative, à la seule exception de l'entreprise de navigation sur le lac de Constance et du pont en bois sur le Rhin près Ragaz, qui font l'objet de contrats spéciaux.

2. Indemnités perçues pendant l'année pour l'assurance incendie:

a. des établissements cantonaux d'assurance obligatoire:

fr. 18,279.80 pour 14 cas d'incendie.

b. des sociétés d'assurance des Compagnies rachetées, pour la période du 1^{er} janvier au 30 juin 1903:

fr. 1,903.80 pour 16 cas d'incendie.

c. du consortium dont nous avons parlé sous chiffre 1, pour la période du 30 juin au 31 décembre 1903:

fr. 1,257.60 pour 13 cas d'incendie.

soit au total fr. 21,441.20 pour 43 cas d'incendie.

3. Nous avons admis, pour l'assurance des envois de valeurs, effectués par la Caisse principale et les Caisses d'arrondissement, les principes suivants:

a. les envois en service ne sont pas assurés;

b. les envois par poste, à l'intérieur de la Suisse, sont effectués en franchise de port avec valeur entière déclarée. Il n'y a donc pas lieu de les assurer. Quant aux envois par poste à l'étranger, ils doivent être assurés, pour autant que l'assurance est plus avantageuse que l'envoi avec valeur entière déclarée.

Nous sommes assurés, pour les envois de notre Caisse principale, auprès de la société la « Fédérale ». Le même contrat déploiera ses effets pour les envois des Caisses d'arrondissement, au fur et à mesure de l'expiration des polices contractées par les compagnies nationalisées.

c. Cautionnements.

L'état des cautionnements, au 31 décembre 1903, était le suivant :

Cautionnements en espèces.

Direction générale	144	cautionnements pour	fr.	168,600. —
» I ^{er} arrond.	121	»	»	183,582. 10
» II ^e arrond.	244	»	»	144,770. —
» III ^e arrond.	43	»	»	12,170. —
» IV ^e arrond.	53	»	»	11,612. 35

Cautionnements en titres.

Direction générale	371	cautionnements pour	fr.	2,585,425. —
» I ^{er} arrond.	15	»	»	87,985. —
» II ^e arrond.	49	»	»	560,965. —
» III ^e arrond.	92	»	»	383,307. 68
» IV ^e arrond.	123	»	»	266,422. 65

Cautionnements par signatures.

Direction générale	399	cautionnements pour	fr.	1,834,250. —
» I ^{er} arrond.	22	»	»	51,505. —
» II ^e arrond.	37	»	»	269,200. —
» III ^e arrond.	22	»	»	88,100. —
» IV ^e arrond.	20	»	»	42,900. —
Au total:				1,755 cautionnements pour fr. 6,690,794. 78.

d. Impôts.

Le Tribunal fédéral a tranché, par son arrêt du 3 juin 1903, un conflit qui s'était élevé entre la Direction du II^e arrondissement et le canton de Lucerne, au sujet de l'imposition du buffet de la gare de Lucerne. La Direction du II^e arrondissement estimait qu'en vertu de l'art. 10 de la loi sur le rachat, le buffet de Lucerne était affranchi de tout impôt. Les autorités lucernoises, de leur côté, voulaient bien admettre cette franchise d'impôt dans la mesure où la clientèle du buffet se composait de voyageurs, mais elles s'estimaient en droit de

prélever un impôt proportionnel à la fréquentation de l'établissement par la population indigène. Le Tribunal fédéral a admis cette thèse et, faisant sienne l'appréciation des autorités lucernoises, d'après laquelle l'élément indigène formait la cinquième partie de la clientèle du buffet, a écarté le recours de la Direction du II^e arrondissement.

Dans deux arrêts ultérieurs (17 septembre et 1^{er} octobre 1903), le Tribunal fédéral a admis que l'art. 10 de la loi sur le rachat astreint les chemins de fer fédéraux au paiement de l'impôt, non seulement pour les *immeubles* qui ne sont pas nécessaires à l'exploitation, mais pour *tous les capitaux et revenus* dont la destination ou la provenance n'est pas en rapport avec l'exploitation. En conséquence, il a déclaré imposable, par le premier de ces arrêts, le produit des travaux effectués pour des tiers par les ateliers d'Oltén, et par le second, le fonds de roulement des entrepôts de Romanshorn.

En revanche, le Tribunal fédéral a admis que l'entreprise de navigation sur le lac de Constance formait une partie intégrante des chemins de fer fédéraux et, qu'à ce titre, elle n'était pas soumise à l'impôt.

e. Accidents.

1. Nous nous référons, quant au nombre des accidents et aux indemnités payées en 1903, aux tableaux statistiques et aux comptes publiés comme annexes au présent rapport.

2. Dans le courant de l'année, la Direction du I^{er} arrondissement a liquidé 40 cas de responsabilité, celle du II^e arrondissement 23, celle du III^e 11, et celle du IV^e 7. 2 de ces cas ont été soumis à notre ratification.

f. Achats et ventes de terrain.

Les tableaux statistiques renseignent, d'une manière détaillée, sur les achats et les ventes qui ont été effectuées. Nous leur empruntons les données suivantes :

Achats de terrain.

	Parcelles.	Dimensions. m ² .	Prix d'achat. Fr. Ct.
I ^{er} arrondissement	230	162,351	190,737. 96
II ^e »	36	97,110. ₄₃	1,525,836. 25
III ^e »	73	117,918. ₅	286,345. 43
IV ^e »	260	174,825. ₉	411,324. 71
Total	599	552,205. ₅₃	2,414,244. 35

Ventes de terrain.

	Parcelles.	Dimensions. m ² .	Prix d'achat.	
			Fr.	Ct.
I ^{er} arrondissement	8	3,471	4,168.	25
II ^e »	24	11,174. ₃	35,352.	40
III ^e »	17	22,914. ₃	3,833.	45
IV ^e »	9	8,826. ₉	22,847.	53
Total	58	46,386. ₅	66,201.	63

Parmi les achats de terrain, nous mentionnons spécialement 20 cas d'expropriations pour la ligne Bâle-St-Louis, 212 pour la double voie Oberwinterthour-Romanshorn, 56 pour la double voie Daillens-Vallorbe et 101 pour la double voie Conversion-Vauderens.

La Direction générale a été appelée à approuver, conformément à la loi, 19 contrats d'achat, 32 de vente et 7 d'échange de terrain.

g. Réclamations.

1. Le 26 mai, nous avons soumis aux administrations qui font partie de l'association de chemins de fer suisses le projet d'une nouvelle *convention sur la responsabilité en trafic direct suisse et les règles à suivre à l'égard des demandes d'indemnités*, avec deux annexes concernant, l'une, les règles à suivre à l'égard des colis en trop ou en moins, l'autre, le fourvoiement des marchandises, bagages, véhicules et animaux vivants. Ces objets ont été traités, le 10 juillet, dans la conférence de l'association, et la convention nouvelle est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1903.

2. La proposition a été faite de reviser les *conventions* relatives au trafic des marchandises allemand-suisse, allemand-italien et austro-hongrois-suisse. Le but de cette révision est de simplifier les dispositions qui traitent des réclamations. Les négociations qui se rapportent à cet objet ont abouti, pour le moment, à la conclusion d'une nouvelle convention pour le trafic allemand-suisse. Cette convention est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1904 et a remplacé celle du premier janvier 1893.

3. Les administrations intéressées au *trafic belge-Bâle via Delle*, ont convenu d'appliquer à ce trafic, dès le 1^{er} octobre 1903, la convention concernant le Règlement pour le *trafic allemand-belge*.

4. Irrégularités et Réclamations.

a. *Irrégularités.* La Direction générale a reçu, en 1903, 6192 rapports d'irrégularités, la Direction du I^{er} arrondissement 10,260, celle du II^{me}, 3,339, celle du III^{me}, 4,700, celle du IV^{me}, 4,068, soit ensemble 28,559 rapports.

b. *Réclamations.* Le nombre des réclamations traitées pendant l'année, y compris celles reportées de l'année précédente, s'élève:

a. pour la Direction générale, à	6,092	
Réclamations liquidées en 1903	5,201	
Réclamations pendantes au 1 ^{er} janvier 1904		891
 b. pour la Direction du I ^{er} arrondissement, à	2,098	
Réclamations liquidées en 1903	2,022	
Réclamations pendantes au 1 ^{er} janvier 1904		76
 c. pour la Direction du II ^{me} arrondissement, à	1,649	
Réclamations liquidées en 1903	1,575	
Réclamations pendantes au 1 ^{er} janvier 1904		74
 d. pour la Direction du III ^{me} arrondissement, à	1,941	
Réclamations liquidées en 1903	1,871	
Réclamations pendantes au 1 ^{er} janvier 1904		70
 e. pour la Direction du IV ^{me} arrondissement, à	1,091	
Réclamations liquidées en 1903	1,026	
Réclamations pendantes au 1 ^{er} janvier 1904		65
Ensemble, sur	12,871 cas	1,176

h. Administration des caisses de pensions, de secours et de malades.

1. Les études, conformes à la technique des assurances, entreprises au commencement de l'année 1902 aux fins de connaître

la situation financière des caisses de pensions et de secours des fonctionnaires et employés des chemins de fer nationalisés, caisses qui ont été reprises par les chemins de fer fédéraux, ont été provisoirement clôturées dans le courant de 1903 ; il en est de même des études relatives à la création d'une caisse de secours uniforme. Le chef de l'administration des caisses de pensions, de secours et de malades nous a présenté les travaux suivants :

a. « *Orientation conforme à la technique des assurances* pour les caisses de pensions et de secours des fonctionnaires et employés à poste fixe des chemins de fer nationalisés reprises par les chemins de fer fédéraux et pour une combinaison des prestations de ces caisses » et

b. « *les conséquences financières d'une combinaison des prestations des caisses de pensions et de secours reprises par les chemins de fer fédéraux.* »

Etant donnée la portée financière considérable de notre assurance pour les fonctionnaires, nous avons soumis pour examen les travaux en question à une commission d'experts. Le rapport de cette commission ne nous sera remis qu'en 1904 ; ce n'est qu'après en avoir pris connaissance, que nous pourrons songer à établir d'une manière définitive les statuts de la caisse de pensions et de secours des chemins de fer fédéraux et à organiser cette caisse de secours.

2. La Direction du 1^{er} arrondissement a été chargée de s'occuper jusqu'à nouvel ordre des affaires relatives à la *caisse de secours du Jura-Simplon*, qui dès le 1^{er} mai a été reprise par les chemins de fer fédéraux.

3. Les *comptes et bilans* des caisses de pensions et de secours actuelles ont été établis par les Directions d'arrondissement dans la forme usitée jusqu'ici. Etant donné le fait qu'on attend le rapport de la commission d'experts précitée et que les nouvelles bases techniques devront être approuvées par l'autorité de surveillance, aucune transformation n'a pu être encore apportée au contenu de ces comptes et bilans annuels ; nous nous réservons expressément de faire les corrections qui seront nécessaires. C'est pour cette raison que nous croyons devoir renoncer à publier des données statistiques détaillées jusqu'à ce que la nouvelle réglementation de nos caisses de pensions et de secours nous permette de communiquer des indications exactes.

4. Les héritiers de dame Fuog-Schelling, à Zurich, nous ont fait parvenir un legs de fr. 3000 fait en faveur de la future caisse de pensions et de secours des chemins de fer fédéraux et que nous avons accepté avec remerciements.

5. En date du 2 juillet, une délégation de l'Association du personnel des entreprises suisses de transport nous a remis une pétition datée du 15 juin 1903 dans laquelle cette association formule un certain nombre de postulats en vue de la revision des statuts des caisses de secours.

D. Directions d'arrondissement.

Le 1^{er} mai 1903, la Direction du I^{er} arrondissement à Lausanne est entrée en fonctions; sur la proposition du Conseil d'administration, le Conseil fédéral a, en date du 7 janvier 1903, nommé membres de cette Direction :

M. *Joseph Stockmar*, membre de la Direction des chemins de fer Jura-Simplon (présidence, département des finances et du contentieux);

M. *Emile Colomb*, vice-président de la Direction des chemins de fer Jura-Simplon (vice-président, département des travaux);

M. *Paul Manuel*, chef d'exploitation des chemins de fer Jura-Simplon (département de l'exploitation).

Les Directions d'arrondissement ont traité les affaires qui leur sont attribuées par la loi sur le rachat et le règlement d'exécution; les plus importantes d'entre elles ont été déjà mentionnées plus haut. C'était un grand travail que de régler en détail le passage de l'administration aux chemins de fer fédéraux, de procéder d'une manière rationnelle à la division nouvelle des arrondissements et d'assurer peu à peu l'uniformité nécessaire de l'administration. Dans plusieurs domaines, les administrations privées traitaient les affaires d'une manière différente; le personnel était habitué à tel ou tel système dont la suppression et la transformation ont occasionné beaucoup de peine. Si, dans ce court espace de temps, il n'a pas été possible d'arriver à une unification complète, la collaboration consciencieuse des Directions d'arrondissement et de la Direction générale a pourtant donné des résultats satisfaisants.

La Direction du I^{er} arrondissement a (dès le 1^{er} mai 1903) traité 1281 affaires en 72 séances, la Direction du II^e arron-

dissement 2428 affaires en 91 séances, celle du III^e, 1662 affaires en 84 séances et la Direction du IV^e arrondissement 1556 affaires en 111 séances.

Parvenus à la fin de notre rapport, nous avons l'honneur de vous prier de

proposer

à l'Assemblée fédérale les *résolutions* suivantes :

- 1^o Les comptes pour 1903 et le bilan au 31 décembre 1903 de l'*Administration des chemins de fer fédéraux* sont approuvés.
- 2^o Après déduction de la quote d'amortissement légal, il sera prélevé sur le solde du compte de profits et pertes se montant à fr. 1,030,681.99 :
 - a. fr. 280,000 comme première annuité des dépenses à amortir pour l'extension et l'agrandissement de gares ;
 - b. gratification au personnel des anciens chemins de fer Jura-Simplon, Central Suisse et Union Suisse pour les 4 premiers mois de 1903, environ fr. 250,000.
- 3^o Le solde du compte de profits et pertes sera, après déduction de ces sommes, porté en compte nouveau.
- 4^o La gestion de l'Administration des chemins de fer fédéraux est approuvée.

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

Berne, le 9 avril 1904.

Pour la Direction générale
des chemins de fer fédéraux,

Le président :
Weissenbach.
