

Zeitschrift:	Comptes de l'année ... / Chemins de fer fédéraux
Herausgeber:	Chemins de fer fédéraux suisses
Band:	- (1906)
Artikel:	Rapport de la Direction générale des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral sur la gestion et les comptes de l'année 1906, pour être soumis à l'Assemblée fédérale
Autor:	Weissenbach
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-676059

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: 17.01.2026

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 1906, pour être soumis à l'Assemblée fédérale.

(Du 12 avril 1907).

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

Pour nous conformer à l'art. 17 de la loi sur le rachat, nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport sur la gestion et les comptes des chemins de fer fédéraux pour 1906, en vous priant de vouloir bien les soumettre à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Le résultat de l'année est très favorable, car les recettes d'exploitation accusent une forte augmentation. Le trafic des voyageurs aussi bien que celui des marchandises se sont développés bien au-delà de la moyenne habituelle; on aurait donc tort d'admettre que cette augmentation persistera. Comme les dépenses d'exploitation se sont aussi accrues dans une forte proportion et qu'elles sont à peu près constantes, en raison de leur nature même, nous devrons continuer à observer une grande prudence dans notre gestion pour maintenir l'équilibre financier des chemins de fer fédéraux. Tout en nous permettant de renvoyer aux communications contenues dans les chapitres suivants, nous relevons ici que l'excédent d'exploitation s'élève à fr. 45,429,666. 95, tandis qu'il était de fr. 40,520,423. 90 en 1905, et que le coefficient d'exploitation est descendu de 66,42 % à 65,80 %. Le compte de profits et pertes présente, lui aussi, une

amélioration de fr. 4,176,789. 87 sur 1905; le solde actif, qui était de fr. 651,733. 92 en 1905, s'élève en effet à fr. 4,828,523. 79. Il est utile de faire remarquer à cet égard que c'est la première fois que se font sentir les effets de la réduction des versements au fonds de renouvellement; il en résulte une diminution de dépenses à la charge du compte d'exploitation d'environ 1,850,000 francs. Nous rapporterons plus loin sur l'affectation du solde actif.

La division du réseau en arrondissements n'a subi aucune modification au cours de l'exercice. Suivant les données les plus récentes la *longueur* des lignes appartenant à la Confédération est de:

		Long. réelle km.	Long. exploitée km.
I ^{er} arrondissement	.	644,052	657,222
II ^e »	.	615,011	620,975
III ^e »	.	736,375	757,894
IV ^e »	.	415,303	418,574
Total		2,410,741	2,454,665

La longueur des lignes exploitées jusqu'ici par les chemins de fer fédéraux bien qu'appartenant à des administrations étrangères est de 36,236 km.; ces lignes sont celles milieu du Rhin-Waldshut, Vallorbe-frontière—Pontarlier, les Verrières-frontière—Pontarlier et Delle-frontière—Delle. Elles se sont accrues le 1er juin 1906 du tronçon Iselle-Domodossola, long de 19,068 km., qui appartient aux chemins de fer italiens de l'Etat, mais sur lequel nous effectuons le service des trains et de la traction.

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-Cossonay ville, Val-de-Travers, Viège-Zermatt et Porrentruy-Bonfol, qui ont ensemble une longueur exploitée de 108,589 km. Elle exploite en outre, en vertu de contrats spéciaux, les lignes Nyon-Crassier (5,941 km.), propriété de la compagnie du chemin de fer Nyon-Crassier, et Crassier—Divonne-les-Bains (3,202 km.), qui appartient à la compagnie P. L. M. Depuis le 20 août, elle est chargée de l'exploitation de la ligne de 20,740 km. appartenant à la compagnie du chemin de fer Martigny-Châtelard. Enfin, les chemins de fer fédéraux ont pris à bail, en vertu d'un contrat conclu le 2 juillet 1903, la ligne Vevey-Chexbres, d'une longueur exploitée de 7,785 km., appartenant à la compagnie du chemin de fer Vevey-Chexbres. En ce qui concerne en revanche l'exploitation de la ligne Wald-Rüti, longue de 6,570 km., le service des trains et de la traction

a été confié au chemin de fer du Tösstal pour une durée de trois ans à partir du 1er octobre 1906.

A. Conseil d'administration.

Au cours de cette année, le conseil d'administration a eu 8 séances et la commission permanente 16; 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 des chemins de fer fédéraux pour l'année 1905.*

b. *Budget des chemins de fer fédéraux pour l'année 1907, comprenant:*

1. le budget d'exploitation avec 17 annexes relatives aux budgets spéciaux des services auxiliaires et des entreprises accessoires;
2. le budget du compte de profits et pertes;
3. le budget de construction;
4. le budget du compte de capital.

2. *Règlements.* Les règlements suivants ont été publiés en 1906:

Nº 14. Règlement concernant l'administration de la caisse de pensions et de secours (du 19 octobre 1906).

Nº 29. Statuts de la caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et employés à poste fixe des chemins de fer fédéraux (du 19 octobre 1906).

Nº 34. Règlement concernant le fonds de renouvellement des chemins de fer fédéraux (du 28 septembre 1906).

3. *Propositions de nominations.* Sur la proposition du conseil d'administration, le Conseil fédéral a nommé membre de la direction générale:

en remplacement de M. *Léopold Dubois*, démissionnaire, M. *Emile Colomb*, vice-président de la direction du Ier arrondissement, à Lausanne.

Il a en outre nommé membres de la direction du Ier arrondissement, également ensuite de propositions du conseil d'administration, en remplacement de M. *Emile Colomb*, appelé aux fonctions de membre de la direction générale, et de M. *Paul Manuel*, démissionnaire:

M. *Victor Duboux*, conseiller d'Etat du canton de Vaud (vice-président, chef du département des travaux), et

M. *Emile Gorjat*, chef de l'exploitation dudit arrondissement (nommé chef du département de l'exploitation).

4. Le Conseil fédéral a procédé le 13 février à la réélection des membres de la *direction générale* et des *directions des IIe et IIIe arrondissements* pour une période administrative allant jusqu'au 31 décembre 1911; il a de même confirmé dans leurs fonctions les présidents de ces directions et de celles des Ier et IVe arrondissements jusqu'au 31 décembre 1908.

Le 3 avril, il a en outre procédé à la *nomination des membres du conseil d'administration* pour une nouvelle période administrative allant jusqu'au 31 mars 1909. Les cantons ont également nommé à nouveau leurs représentants.

Les nouveaux membres du conseil d'administration sont:

a. M. *Eckenstein-Schröter*, négociant à Bâle, ancien conseiller national, nommé par le Conseil fédéral en remplacement de M. *Stünzi-Sprungli*, qui avait décliné une réélection;

b. M. *G. Donini*, conseiller d'Etat à Bellinzone, nommé par le Conseil d'Etat du canton du Tessin en remplacement de M. *Battaglini*, qui avait également décliné une réélection;

c. M. *Camille Décoppet*, conseiller d'Etat, président du Conseil du Ier arrondissement, à Lausanne, nommé par le Conseil d'Etat du canton de Vaud en remplacement de M. *Duboux*, conseiller d'Etat, appelé aux fonctions de membre de la direction du Ier arrondissement;

d. M. *Victor Charbonnet*, conseiller d'Etat à Genève, nommé par le Conseil d'Etat de ce canton en remplacement de M. le Dr. *Vincent*, décédé.

Le *Conseil d'administration* a réélu son bureau, dans sa séance du 27 avril, pour la durée de la période administrative expirant le 31 décembre 1908, en confirmant dans leurs postes les anciens titulaires.

Le 29 septembre 1906, M. *Camille Décoppet*, conseiller d'Etat à Lausanne, a été nommé membre de la commission permanente en remplacement de M. *Duboux*, démissionnaire..

5. *Ratifications de nominations.* Dans sa séance du 5 mars, le conseil d'administration a ratifié la réélection, par la direction générale, des chefs de service de la direction générale et des directions d'arrondissement pour une nouvelle période de trois ans commençant le 1er avril 1906.

Il a de même ratifié, le 29 septembre 1906, la nomination par la direction générale de M. *Alfred Amman* comme chef de l'exploitation du Ier arrondissement.

6. Le conseil d'administration a prononcé la ratification des *contrats de cojouissance, de jonction et d'exploitation* ci-après énumérés *conclus avec d'autres administrations de chemins de fer*, savoir:

1. convention avec l'*administration des chemins de fer italiens de l'Etat* au sujet de l'exploitation de la gare internationale de Domodossola et de l'échange du matériel roulant (du 19 février 1906);

2. convention avec l'*administration des chemins de fer italiens de l'Etat* concernant l'exploitation du tronçon de ligne allant de la gare internationale de Domodossola à l'aiguille d'entrée nord de la station d'Iselle (du 19 février 1906);

3. contrat avec la direction de la société par actions du *chemin de fer du Wynenthal* pour la jonction de cette ligne à la gare d'Aaraus (du 23 février 1906);

4. contrat avec la compagnie du *chemin de fer régional Saignelégier-Glovelier* en liquidation concernant la cojouissance de la station de Glovelier (du 13 mars 1906);

5. contrat avec la compagnie du *chemin de fer funiculaire Rheineck-Walzenhausen* pour la jonction d'une voie normale de raccordement du funiculaire à la station de Rheineck (du 20 novembre 1906).

7. Les traités mentionnés ci-dessous, destinés à régler les *rapports de concurrence avec d'autres entreprises de transport*, ont été ratifiés par le conseil d'administration.

1. traité avec la direction du *chemin de fer Rhétique* ayant pour but les relations et rapports réciproques de concurrence dans le trafic des marchandises sur le parcours Landquart-Coire (des 30 juin / 20 juillet 1906);

2. traité avec la direction de la *compagnie générale de navigation sur le lac Léman* ayant pour but de régler les relations et rapports réciproques de concurrence dans le service des marchandises (des 29 septembre / 1er octobre 1906).

8. *Projets de travaux.* Ont été approuvés :

a. le projet pour la pose de la double voie sur le tronçon *Aesch-Ruchfeld de la ligne Delémont-Bâle* ainsi que l'*extension des stations d'Aesch, Dornach-Arlesheim et Münchenstein*, avec

allocation d'un crédit de fr. 1,740,000 pour l'exécution des travaux;

b. le projet *d'extension des stations d'Uznach et Wattwil*, avec allocation de crédits de fr. 800,000 pour l'extension de la première et de fr. 865,000 pour l'extension de la seconde;

c. le projet *d'extension de la station de Waedenswil*, avec allocation d'un crédit de fr. 1,630,000 pour l'exécution des travaux;

d. le projet *d'extension de la station de Moutier en prévision de la jonction du chemin de fer Soleure-Moutier*, avec allocation d'un crédit de fr. 1,360,000 pour l'exécution des travaux;

e. le projet *d'extension de la gare de Buden*, avec allocation d'un crédit de fr. 575,000 pour l'exécution des travaux.

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

a. marché avec la Fabrique suisse de locomotives et de machines, à Winterthour, pour la *fourniture de 41 locomotives* (des 30 mars / 2 avril 1906);

b. marché avec la Société industrielle suisse, à Neuhausen, pour la fourniture de

10 voitures à trois essieux de la série A ^{sd}												
40	»	»	»	»	»	»	»	»	»	AB ^{sd}		
10	»	»	»	»	»	»	»	»	»	BC ^{sd}		
40 fourgons	»	»	»	»	»	»	»	»	»	F ^{sd}		
80 wagons à deux				»	»	»	»	»	»	J ^{sd}		

(du 28 août 1906);

c. marché avec la Fabrique suisse de wagons, société anonyme, à Schlieren, pour la fourniture de

20 voitures à trois essieux de la série B ^{sd}												
70	»	»	»	»	»	»	»	»	»	C ^{sd}		
60 wagons couverts				»	»	»	»	»	»	K ^{sd}		

(du 28 août 1906);

d. marché avec la Société des Usines L. de Roll, à Gerlafingen, pour la *fourniture d'accessoires de rails* (du 7 novembre 1906);

e. marché avec la maison Bareiss, Wieland & Cie., à Zurich, représentant la Société anonyme pour l'importation des huiles de graissage à Anvers, Lyon, etc., concernant la *fourniture des huiles nécessaires au graissage des locomotives des chemins de fer fédéraux pendant la période du 1er janvier 1907 au 31 décembre 1911* (des 29 novembre / 1er décembre 1906).

10. *Projets de nature commerciale.*

a. Le conseil d'administration a décidé, le 5 mars 1906, de ne pas entrer en matière, pour le moment, sur la demande de réduction générale des taxes pour le transport du vin par wagons complets.

b. En revanche il a approuvé, par décision du 11 juillet 1906, les bases d'un *tarif exceptionnel* à taxes réduites pour le vin, le moût et le vin en fermentation expédiés en fûts par chargements de 6000 kg. et plus.

c. Dans sa séance du 29 septembre 1906 le conseil d'administration a décidé, conformément à une proposition de la direction générale, de concéder l'application des conditions et taxes du *tarif exceptionnel* N° 3 au transport de certaines *plantes vivantes*.

d. Le 28 décembre 1906, il a pris la décision suivante au sujet de l'*octroi de réductions de taxes en faveur de fonctionnaires cantonaux*:

«1. Les chemins de fer fédéraux accordent aux gouvernements cantonaux une réduction de prix pour les parcours effectués par les fonctionnaires de l'administration centrale des cantons qui sont appelés à voyager régulièrement pour des raisons de service, en leur remboursant, à la fin de chaque année, la moitié des taxes normales entières afférentes aux parcours effectués sur les lignes des chemins de fer fédéraux situées sur le territoire du canton ou dans le voisinage immédiat.

2. La direction générale est chargée d'édicter les prescriptions pour l'exécution de cette mesure.»

e. Par décision du 28 décembre, la direction générale a été autorisée à adopter les *nouveaux principes* proposés par le département fédéral de justice et de police pour les *transports de police sur les chemins de fer suisses*, et à publier le règlement d'exécution nécessaire. Ces nouvelles règles prévoient en particulier que les transports en question doivent être effectués à la demi-taxe de IIIe classe, comme les transports d'indigents.

11. *Divers.*

1. Le 5 mars 1906, le conseil d'administration s'est déclaré d'accord avec la proposition du département fédéral des chemins de fer d'attribuer un siège au canton de Lucerne dans le conseil du IIIe arrondissement; il a en même temps proposé d'attribuer aussi un siège au canton de Neuchâtel dans le conseil du IIe arrondissement.

2. Le 11 juillet 1906, le conseil d'administration a pris la décision suivante, complétant son arrêté du 22 mars 1902 relatif à l'attribution du droit de signature à des fonctionnaires supérieurs:

«Le chef du bureau de comptabilité et le caissier des arrondissements ont le *droit d'engager l'administration des chemins de fer fédéraux, par leur signature collective*, pour l'émission et l'endossement de *chèques postaux* émis par les *Directions d'arrondissement* ou à leur ordre.»

3. Sur la proposition de la direction générale le conseil d'administration a repoussé, dans sa séance du 11 juillet 1906, la proposition faite par un de ses membres *d'installer un chantier pour l'injection des traverses de hêtre* et de prévoir un crédit à cet effet au budget de 1907.

4. Par décision du 5 mars 1906, le conseil d'administration a préavisé négativement sur une requête adressée par la *VIe conférence des commandants de police cantonale, tenue à Bellinzone*, au département fédéral de justice et de police pour le prier d'intervenir auprès de l'administration des chemins de fer fédéraux afin que cette dernière délivre à l'avenir *quelques cartes de libre parcours*, dans l'intérêt d'un service de police rationnel, *aux agents de police cantonale* appelés à stationner dans les gares ou à voyager dans les trains. En revanche, le conseil d'administration s'est déclaré d'accord que pendant la saison des touristes des permis temporaires soient délivrés pour certaines sections de lignes, sur lesquelles la circulation est très intense, aux détectives chargés de la surveillance des gares importantes.

5. Dans une pétition du 12 décembre 1905, la *Société suisse des employés de chemins de fer et de bateaux à vapeur* avait fait observer qu'ensuite des prescriptions adoptées par la direction générale certains agents, qui sous le régime des compagnies privées recevaient des *permis de circulation en IIe classe*, n'avaient plus droit qu'au transport gratuit en *IIIe classe*. Les pétitionnaires priaient donc le conseil d'administration d'inviter la direction générale à délivrer de nouveau des permis de IIe classe aux agents en question. Par décision du 28 avril 1906, le conseil nous a chargés de répondre négativement à cette requête, dans le sens du rapport que nous lui avions présenté.

6. Le 5 mars 1906, le conseil d'administration a transmis à la direction générale, pour rapport, une *nouvelle réclamation du département du commerce et de l'industrie du canton de Genève*, du 23 février 1906, *concernant la pénurie de wagons*

vides pour les entrepôts de l'Etat à la gare de Genève. Nous avons confirmé, dans notre rapport, ce que nous avions déjà dit précédemment à ce sujet (v. rapport de gestion de 1905, p. 9, ch. 7), en ajoutant qu'ensuite d'une demande que nous lui avions adressée la direction de la compagnie P. L. M., propriétaire de la gare, nous avait donné l'assurance que nous pouvions compter sur toute la diligence de ses agents de Genève pour tirer le meilleur parti possible du matériel et pour satisfaire l'administration des entrepôts. Nous avons en outre relevé qu'on avait déjà trouvé moyen de mettre davantage de wagons suisses à la disposition de la gare de Genève en employant dans la règle du matériel suisse, au lieu de wagons P. L. M. faisant retour en France, pour le transport des marchandises de détail expédiées à Genève de la Suisse orientale et centrale. Nous avons enfin attiré l'attention sur les efforts considérables que nous avions faits pour remédier à la pénurie de matériel qui se fait généralement sentir pendant le trafic d'automne. Par décision du 19 octobre 1906, le conseil d'administration nous a autorisés à répondre à la réclamation dans le sens de notre rapport.

7. Dans sa séance du 29 décembre 1905, le conseil d'administration nous a transmis, pour rapport, une *requête de la Fédération des sociétés d'agriculture de la Suisse romande relative à la prolongation du délai de déchargement des wagons complets d'engrais chimiques destinés aux syndicats agricoles.* Nous avons proposé de repousser cette requête, eu égard aux conséquences auxquelles on se serait exposé en y faisant droit et en raison des dispositions obligatoires du règlement de transport édicté par le Conseil fédéral, ainsi que de celles des conventions conclues avec les chemins de fer suisses et étrangers au sujet de l'utilisation réciproque des wagons à marchandises. Le conseil d'administration a approuvé notre proposition dans sa séance du 28 avril 1906. Au surplus nous nous sommes déclarés disposés à mettre, dans la mesure du possible et à des conditions avantageuses, des terrains à la disposition des syndicats agricoles pour leur permettre d'installer, aux stations mêmes, de petits entrepôts du genre de ceux établis à diverses stations par des syndicats bernois.

8. Par *pétition du 15 juillet 1905, l'Union ouvrière des entreprises suisses de transport avait prié le conseil d'administration d'accorder des vacances aux ouvriers des ateliers tout en leur payant leur salaire.* En outre, l'*Association suisse des ouvriers des ateliers* s'est adressée le 15 mai 1906 à la direction générale pour renouveler cette requête et demander, à titre éventuel,

l'engagement à poste fixe des ouvriers. Les signataires de cette dernière pétition exprimaient aussi le désir que l'administration *adoptât la journée de neuf heures pour les ateliers en élévant de 15% le salaire payé par heure de travail.* Le conseil d'administration a statué sur ces requêtes le 20 octobre 1906 et a pris la décision suivante:

«1. Un congé ininterrompu de 6 jours par an, sans diminution de salaire, sera accordé à partir du 1er janvier 1907 aux ouvriers des ateliers qui ont plus de 10 ans de service ininterrompu aux chemins de fer fédéraux; l'administration se réserve toutefois la faculté de fixer les jours de congé pour chaque ouvrier.

2. La durée du travail dans les ateliers, à l'exception des ateliers de dépôt soumis à la loi sur la durée du travail, du 19 décembre 1902, est fixée à partir du 1er janvier 1907 à 54 heures par semaine ou, en moyenne, à 9 heures par jour; les repos ne doivent pas être compris dans le calcul de la durée du travail. Les salaires actuels ne doivent pas être réduits du fait de la diminution de la durée du travail.

3. Les deux décisions sous chiffres 1 et 2 seront mises à exécution par:

a) l'adjonction au règlement n° 25 a d'un article 10bis ainsi conçu:

«Art. 10bis. Un congé ininterrompu de six jours est accordé chaque année, sans diminution de salaire, aux ouvriers qui ont plus de 10 ans de service ininterrompu aux chemins de fer fédéraux.»

b) la substitution du tableau de salaires suivant à celui de l'article 3 du règlement n° 25 a:

Pour les ouvriers de la	Taux du salaire par heure de la journée de travail de neuf heures		
	Minimum	Maximum ordinaire	Maximum extraordinaire
I ^{re} classe . . .	Cts. 47—53	Cts. 63—69	Cts. 83
II ^e classe . . .	39—46	48—55	63
III ^e classe . . .	37—43	43—49	54

4. La direction générale est chargée d'étudier la modification rédactionnelle à apporter au règlement n° 39 (règlement de fabrique) et rendue nécessaire par le chiffre 2 ci-dessus.

5. Quant au surplus, les requêtes des ouvriers des ateliers sont écartées.»

9. Le 28 septembre 1906, le conseil d'administration nous a transmis, pour rapport, une *pétition de l'Association des ouvriers des ateliers, du 10 août 1906*, demandant que le secours subsideaire en cas d'invalidité garanti par la décision du conseil d'administration du 1er mai 1903 et destiné à parfaire jusqu'à concurrence de fr. 1,50 par jour les indemnités allouées par les caisses d'assurance en cas de maladie soit versé aux membres de la caisse des malades de l'ancienne compagnie Jura-Simplon sans qu'il soit tenu compte de la prestation de cette caisse. Nous avons proposé de pas entrer en matière sur cette demande, en prévision de la réorganisation des caisses d'assurance contre la maladie, des anciennes compagnies privées, attendu qu'il ressort expressément de la décision invoquée que le secours de fr. 1.50 par jour ne doit être alloué qu'aux ouvriers invalides qui n'en touchent pas d'autres d'une caisse de malades. Les pétitionnaires demandaient d'autre part que l'occasion fût fournie aux syndicats d'ouvriers de se prononcer sur le nouveau projet de statuts, lorsqu'il serait élaboré, et nous avons déclaré n'avoir rien à objecter à cette demande. Ils demandaient aussi que ces nouveaux statuts fussent établis de manière qu'en aucun cas les membres de la nouvelle caisse n'en retirent des avantages moins bons que ceux de la caisse des ouvriers du Jura-Simplon. Sur ce point, nous avons recommandé au conseil d'administration de ne pas se lier par une déclaration catégorique tant que l'enquête en cours ne serait pas achevée.

10. Par pétitions des 14 avril et 23 août 1906, l'*Union ouvrière et la Fédération du personnel des entreprises suisses de transport ont demandé que des suppléments de salaire soient alloués au personnel en raison du renchérissement de la vie*. Le mémoire de cette dernière société, contenant un exposé très détaillé des motifs invoqués à l'appui de la requête, n'a été adressé à la direction générale que le 29 novembre 1906, de sorte qu'il n'a pas été possible à cette dernière de vérifier d'une manière approfondie, avant la dernière séance tenue par le conseil d'administration au cours de l'exercice, les motifs invoqués et les données statistiques contenues dans ce mémoire. Sur ces entrefaites, une assemblée des ouvriers de chemins de fer, réunie à Zurich le 25 novembre, a voté une résolution, qui a été remise le 10 décembre par une délégation à la direction générale et qui demandait que des suppléments de salaire en raison du renchérissement de la vie fussent alloués avec effet rétroactif au 1er janvier 1906,

et que la loi sur les traitements, du 29 juin 1900, l'échelle des traitements, du 7 janvier 1902, et les règlements sur les salaires, du 23 avril 1903, fussent soumis à une révision.

Nous avons reconnu, dans notre rapport au conseil d'administration, que l'existence a renchéri à plus d'un égard, mais nous avons fait en même temps remarquer qu'il était évident, selon nous, que l'augmentation de salaire ne devait pas, le cas échéant, profiter à une seule catégorie d'agents mais devait être allouée d'égale manière aux fonctionnaires et aux ouvriers. Nous ajoutions toutefois qu'il n'est pas possible d'accorder immédiatement ce supplément à tous les fonctionnaires, attendu que la loi et l'échelle des traitements fixent des maxima qui ne peuvent pas être dépassés et que, d'autre part, en n'allouant des suppléments que jusqu'à concurrence de ces maxima on créerait d'inéquitables inégalités. Nous estimions qu'on ne pouvait pas modifier les règlements concernant les salaires des ouvriers avant d'avoir revisé les traitements des fonctionnaires, en raison du rapport intime qui existe entre ces salaires et ces traitements. On ne peut donc modifier les traitements et salaires d'une façon satisfaisante pour chacun qu'en proposant au Conseil fédéral de provoquer une révision de la loi. Il est vrai que la question qui se pose est de savoir s'il est opportun d'entreprendre la révision de la loi sur les traitements, alors qu'elle n'est en vigueur que depuis si peu de temps, d'autant plus qu'elle s'imposera en tout cas au moment de la nationalisation du Gothard. Enfin nous disions, dans notre rapport, que puisque la loi et l'échelle des traitements devaient être révisées dans un avenir prochain on devait s'en occuper dès maintenant.

Dans sa séance du 29 décembre 1906, le conseil d'administration a pris la décision suivante, proposée par la commission permanente:

“1 La direction générale est chargée de soumettre au conseil d'administration des propositions:

a) sur une proposition de révision de la loi concernant les traitements des fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux, du 29 juin 1900, à présenter au Conseil fédéral pour être transmise à l'Assemblée fédérale;

b) sur une révision simultanée du règlement n° 25 concernant le salaire des ouvriers à la journée, du 23 avril 1903, et du règlement n° 25a, sur les salaires des ouvriers des ateliers soumis à la loi sur les fabriques, du 23 avril 1903.

“2. La direction générale est en outre invitée à soumettre à un examen l'échelle des traitements, ainsi que les règlements

numéros 25 et 25a, puis à présenter un rapport sur la question de savoir dans quelle mesure une augmentation extraordinaire pourrait être allouée aux ouvriers et employés dans les limites des dispositions légales actuellement en vigueur, à partir du 1er janvier 1907.»

Ces décisions ont été exécutées en 1907.

11. Les rapports de la direction générale sur sa gestion pendant le IVe trimestre de 1905, ainsi que pendant les Ier, IIe et IIIe trimestres de 1906 ont été approuvés.

B. Conseils d'arrondissements.

Les membres des conseils d'arrondissements ont été réélus par le Conseil fédéral et les cantons pour la période administrative allant du 1er avril 1906 au 31 décembre 1908, et ces conseils se sont constitués à nouveau.

Les conseils d'arrondissements ont continué à déployer, cette année, l'activité que nous constatons dans notre dernier rapport annuel. Ils ont eu l'occasion de se livrer à des discussions approfondies sur les diverses questions qui rentrent dans leurs attributions et de présenter plusieurs propositions ayant trait à l'exploitation des chemins de fer fédéraux.

Le conseil du Ier arrondissement a eu 5 séances, celui du IIe 5, celui du IIIe 5 et celui du IVe 4.

C. Direction générale.

A notre grand regret, M. le directeur général *Dubois* a adressé au Conseil fédéral sa démission pour le 1er octobre 1906. Le Conseil fédéral l'a acceptée en remerciant M. Dubois des excellents services rendus.

Il a été remplacé par M. *Emile Colomb*, vice-président de la direction du Ier arrondissement, à Lausanne, qui est entré en fonctions le 1er octobre 1906.

La direction générale a, en première ligne, préparé tous les projets destinés à être soumis au conseil d'administration. Elle a traité 3602 affaires en 101 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 portant ratification du *contrat d'exploitation* conclu entre la compagnie du chemin de fer *Martigny-Châtelard* et la direction générale des chemins de fer fédéraux, du 30 mars 1906, en ces termes:

« 1^o Le contrat conclu le 24 octobre 1905 entre la direction générale des chemins de fer fédéraux et la compagnie *Martigny-Châtelard* pour l'exploitation de ce chemin de fer est ratifié sous cette réserve: La compagnie propriétaire demeure aussi responsable, dans le sens de l'article 28 de la loi fédérale du 23 décembre 1872, du fidèle accomplissement des obligations qui lui sont imposées par la loi et la concession et dont l'administration exploitante s'est chargée en son lieu et place.

2^o Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui entrera en vigueur le 15 avril 1906.»

b. Arrêté fédéral concernant l'exploitation de la section de ligne *Crassier-Divonne* par les chemins de fer fédéraux, du 30 mars 1906, en ces termes:

« 1^o Le traité conclu le 26 octobre / 30 décembre 1905 entre la compagnie des *chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée* et l'administration des chemins de fer fédéraux concernant l'exploitation de la section de ligne de Divonne-les-Bains à la frontière, ainsi que l'établissement des installations complémentaires nécessaires à la gare de Divonne-les-Bains et l'usage commun de cette gare, est ratifié, en tant qu'il s'agit de l'exploitation de la section de ligne Divonne-Crassier (frontière), dans le sens de l'article 13, lettre A, 2, de la loi fédérale du 15 octobre 1897, concernant l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération, ainsi que l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux.

2^o Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.»

c. Arrêté fédéral approuvant les conventions conclues entre la direction générale des chemins de fer fédéraux et la direction générale des chemins de fer italiens de l'Etat pour la gare internationale de Domodossola et l'exploitation de la section Domodossola-Iselle, du 29 mars 1906, en ces termes :

« 1^o Sont approuvées les conventions conclues le 19 février 1906 entre la direction générale des chemins de fer fédéraux et la direction générale des chemins de fer italiens de l'Etat pour la gare internationale de Domodossola et l'exploitation de la section Domodossola-Iselle.

2^o Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la mise en vigueur du présent arrêté.»

d. Arrêté fédéral portant *approbation du rapport de gestion et des comptes des chemins de fer fédéraux* pour l'année 1905, du 26 juin 1906, en ces termes:

- «1. Les comptes de l'année 1905 et le bilan au 31 décembre 1905 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.
- 2. Sur le solde actif du compte de profits et pertes, au montant de fr. 651,733.92, il sera prélevé une somme de 600,000 francs pour amortissement supplémentaire du compte des dépenses à amortir (*b. Travaux d'extension et d'agrandissement de gares*) et le reste, par fr. 51,733.92, sera porté à nouveau.
- 3. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux pendant l'année 1905 est approuvée.»

e. Arrêté fédéral concernant la liquidation du fonds des chemins de fer et du compte de subvention du Simplon, du 14 juin 1906, en ces termes:

«Article premier. Le fonds des chemins de fer passe avec son actif et son passif à l'administration des chemins de fer fédéraux. La remise en a lieu avec effet rétroactif au 31 décembre 1904, dans le sens qu'à partir de cette date toutes les recettes et dépenses du fonds sont opérées pour le compte des chemins de fer fédéraux.

Art. 2. Le capital de l'emprunt en rente 3 % des chemins de fer de 1890 sera en conséquence inscrit au passif des chemins de fer fédéraux, qui assumeront dorénavant le service des intérêts et, cas échéant, l'amortissement de cet emprunt, conformément aux dispositions des arrêtés fédéraux des 27 juin 1890 (v. *R. o.*, nouv. série, t. XI, p. 656) et 19 décembre 1890 (v. *R. o.*, nouv. série, t. XI, p. 688).

Art. 3. Pour liquider le déficit du fonds des chemins de fer, la Confédération alloue aux chemins de fer fédéraux une somme de quatre millions de francs, à prélever sur ses ressources disponibles; cette allocation sera payée, en titres ou en espèces, lors de la remise du fonds.

Art. 4. La remise du fonds des chemins de fer aux chemins de fer fédéraux se fera dans le mois qui suivra l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Art. 5. Est supprimé le compte de subvention du Simplon, au montant de 2,664,000 francs, qui a figuré jusqu'à ce jour

dans le compte d'Etat. Il sera éliminé du passif de la Confédération dans le compte d'Etat de l'exercice de 1905.

Art. 6. Le présent arrêté, qui n'est pas d'une portée générale, entre immédiatement en vigueur.

Art. 7. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.»

f. Arrêté fédéral concernant l'application aux chemins de fer fédéraux de la loi sur la comptabilité, du 13 novembre 1906, en ces termes:

«L'Assemblée fédérale prend acte du message du Conseil fédéral et approuve la manière dont cette autorité entend appliquer aux chemins de fer fédéraux la loi sur la comptabilité des chemins de fer.»

La proposition présentée à ce sujet par le Conseil fédéral est ainsi conçue:

1^o Conformément à l'article 11 de la loi du 15 octobre 1897, aux termes duquel la législation fédérale en matière de chemins de fer est applicable aux chemins de fer fédéraux, dans la mesure où cette application est compatible avec les dispositions de la susdite loi concernant l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération, les dispositions suivantes de la loi sur la comptabilité des chemins de fer, du 27 mars 1896, sont déclarées obligatoires pour l'administration des chemins de fer fédéraux:

l'article 2, concernant l'établissement des comptes et bilans d'après un même modèle (schéma de comptabilité);

les articles 4 à 9, concernant les dépenses à imputer sur le compte de construction et la production des projets de travaux complémentaires et de constructions nouvelles;

l'article 10, concernant l'établissement du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes;

les articles 11 et 12, concernant le fonds de renouvellement, mais avec l'élimination du droit de recourir au Tribunal fédéral;

les articles 13 et 14, concernant les amortissements, avec l'exception que l'excédent du prix de rachat sur l'actif des précédentes compagnies fera l'objet d'un compte distinct et sera compris dans les sommes dont l'amortissement s'effectue conformément à la loi sur le rachat des chemins de fer;

les articles 15 et 16, concernant la vérification des comptes et bilans par le Conseil fédéral, sous réserve des décisions à prendre par les Chambres fédérales sur les points qui resteraient contestés.

2^o Les circonstances dans lesquelles se trouvent les chemins de fer fédéraux n'obligent pas à modifier ni à compléter la loi sur la comptabilité des chemins de fer, parce que cette loi ne leur est applicable que conditionnellement.»

g. Arrêté fédéral concernant le *budget* des chemins de fer fédéraux pour 1907, du 21 décembre 1906, en ces termes:

«Les budgets ci-après des chemins de fer fédéraux pour l'année 1907 sont approuvés, savoir:

1^o le budget d'exploitation, se montant en recettes à 132,559,585 francs et en dépenses à 89,639,540 francs;

2^o le budget du compte de profits et pertes, qui prévoit 53,134,775 francs aux recettes et 53,383,300 francs aux dépenses;

3^o le budget des dépenses de construction, au montant de 42,637,325 francs;

4^o le budget du compte de capital, se montant à 55,167,875 francs.

Postulat.

Le Conseil fédéral est invité à insister auprès de l'administration des chemins de fer fédéraux pour qu'elle entreprenne et achève aussi promptement que possible les doubles-voies dont l'exécution est prévue.»

2. Par arrêté du 19 mars, le Conseil fédéral a modifié la composition des *conseils d'arrondissement* de la manière suivante: un siège a été enlevé au canton de Lucerne dans le conseil du II^e arrondissement pour être attribué au canton de Neuchâtel, et dans celui du III^e arrondissement, un siège qui appartenait au canton de Glaris a été attribué au canton de Lucerne.

3. Le *Conseil fédéral* a décidé, le 23 janvier, d'autoriser en principe l'application de la *traction électrique à l'exploitation du tunnel du Simplon*, et n'a donc pas tenu compte de l'opposition formulée par le conseil du I^{er} arrondissement.

4. Le 9 mars, cette même autorité a nommé une commission d'organisation des *fêtes d'inauguration du Simplon*; la direction générale a été chargée de l'organisation dans ses grandes lignes et de la surveillance générale, tandis que les questions de détail ont été confiées en grande partie à des comités locaux constitués dans les cantons de Vaud et de Genève, au département des travaux publics du canton du Valais ainsi qu'à la direction du 1^{er} arrondissement.

5. Le *tunnel du Simplon* a été ouvert à l'exploitation le 1er juin, après une série de fêtes d'inauguration des plus brillantes. Le 19 mai ont eu lieu les visites que le roi d'Italie et le Conseil fédéral se sont réciproquement rendues à Brigue et à Domodossola. Les fêtes célébrées sur territoire suisse ont été ouvertes à Lausanne, le 28, par un cortège historique et par un banquet offert par le Conseil fédéral. Les invités ont ensuite été reçus le 29 à Genève par le Conseil d'Etat de ce canton, le soir du même jour à Montreux et à Territet, par le Conseil d'Etat du canton de Vaud, après avoir été pendant quelques instants les hôtes de la commune de Vevey à leur passage en cette ville, puis le 30, à Sion, par le gouvernement du canton du Valais. En Italie, les invités ont été conviés à des fêtes par la ville de Milan et le gouvernement, ainsi que par le comité de l'exposition et la colonie suisse de cette ville, puis par la ville et la colonie suisse de Gênes. Ces fêtes ont eu lieu dans la première de ces villes le 31 mai et le 1er juin, et à Gênes le 2 juin. La pleine réussite de ces solennités est due, en Italie et en Suisse, à la collaboration des autorités et de la population, et nous nous faisons un plaisir et un devoir de les en remercier encore ici.

6. Le Ministère italien des travaux publics ayant autorisé, par décret du 16 mai 1906, l'ouverture à l'exploitation du *tunnel du Simplon* d'Iselle à la frontière italo-suisse et revendiqué pour soi le *contrôle de l'exploitation* de ce tronçon en en confiant l'exercice à la direction générale des chemins de fer italiens de l'Etat, le Conseil fédéral a pris, le 30 juillet, conformément à notre préavis du 13 juin, un arrêté dans lequel il constate qu'à teneur des dispositions du traité du 25 novembre 1895, le contrôle de la construction et de l'exploitation de tout le tunnel appartient au Conseil fédéral, à qui ce mandat est dévolu, par ledit traité, pour la section sise sur territoire italien. De son côté, l'Italie a le droit de faire inspecter continuellement la construction et l'exploitation par ses fonctionnaires, en tant qu'il s'agit du tronçon sis sur son territoire. Or, le fait que le droit de contrôle est dévolu en principe au Conseil fédéral a pour conséquence que les fonctionnaires italiens chargés de l'inspection ne peuvent pas intervenir directement, mais qu'ils ont à communiquer leurs observations au Conseil fédéral par l'intermédiaire de leur Gouvernement, ensuite de quoi le Conseil fédéral est seul autorisé à prendre des mesures. Le Gouvernement italien ne peut donc pas invoquer directement vis-à-vis des chemins de fer fédéraux les pres-

criptions de la législation italienne sur la construction des chemins de fer.

Ce principe ne souffre une exception qu'en ce qui concerne la collaudation en vue de l'ouverture à l'exploitation, en tant que le droit appartenant au Gouvernement italien d'approuver les plans implique naturellement pour lui celui de vérifier si les constructions (y compris les installations servant à la traction électrique), sont établies conformément aux dits plans. C'est pour cela que les représentants de l'Italie ont été invités à assister à la collaudation, afin qu'ils puissent présenter leurs observations, et si le Ministère des travaux publics s'était borné à déclarer que la construction du tunnel du Simplon a été exécutée conformément aux plans et de manière que rien ne s'oppose à la mise en exploitation, sa décision ne serait pas critiquable. En revanche, cette autorité va trop loin en revendiquant pour soi le droit d'autoriser l'ouverture à l'exploitation, en réservant au surplus d'une manière absolue les dispositions de la législation italienne. Celle-ci n'est applicable en ce qui concerne le tunnel, que pour autant qu'elle n'est pas limitée par les droits dévolus au Conseil fédéral en vertu du traité du 25 novembre 1895.

La Légation de Suisse à Rome a été invitée à présenter ce point de vue au Ministère italien.

7. En date du 20 février, le Conseil fédéral a confirmé les membres suisses de la *Délégation pour les affaires du Simplon*, pour une nouvelle période expirant le 31 mars 1909.

M. le directeur général *Dubois*, démissionnaire, a été remplacé comme membre de cette Délégation par M. le directeur général *Dinkelmann*.

La *Délégation* s'est réunie les 3 et 4 avril et 9 et 10 octobre. Elle a pris connaissance, dans ces séances, de rapports sur l'état des travaux de construction, sur les tarifs applicables à la ligne du Simplon et sur l'horaire.

8. Nous avons eu, le 9 mai, une conférence avec le département fédéral des chemins de fer au sujet de l'adoption d'un *règlement pour le fonds de renouvellement des chemins de fer fédéraux*. Le projet approuvé par le conseil d'administration a été soumis au Conseil fédéral, qui l'a ratifié par arrêté du 17 décembre.

9. Le département fédéral des chemins de fer nous a soumis une requête du *chemin de fer du Gothard*, du 5 avril 1906, priant

le Conseil fédéral de revenir sur sa décision du 2 février 1906 relative à la pose de la *double voie sur la ligne du Monte-Ceneri*. Nous avons répondu le 22 juin. Après avoir examiné, dans notre rapport, les objections soulevées par la compagnie du Gothard, nous sommes arrivés à la conclusion qu'il est utile d'établir maintenant la double voie, si l'on veut être à même de continuer à exploiter la ligne d'une manière satisfaisante, et que les croisements en pleine voie que la compagnie offre de construire seraient insuffisants à cet effet; les questions de droit civil qui se rattachent à la nationalisation prochaine du Gothard ne peuvent pas restreindre les compétences de droit public du Conseil fédéral.

Par arrêté du 10 août, ce dernier a rejeté la requête de la compagnie du Gothard. Celle-ci a interjeté recours auprès de l'Assemblée fédérale.

10. Le département fédéral des chemins de fer nous a chargés de préaviser sur les *demandes de concessions* suivantes:

a. Chemins de fer à voie normale *de Mendrisio à la frontière italienne, près de Stabio, et de Lugano à Ponte-Ceresio*.

Nous avons répondu le 23 février qu'il nous paraissait que les intérêts des chemins de fer fédéraux seraient suffisamment sauvagardés si on leur réservait le droit de se substituer aux concessionnaires pour la construction de ces lignes.

b. *Chemin de fer du Randen* (Schaffhouse-Donaueschingen).

Nous avons déclaré que les chemins de fer fédéraux n'ont aucun motif de s'opposer à l'octroi de cette concession, la portée financière du projet n'étant pas assez considérable pour eux pour qu'ils fassent obstacle aux efforts de la ville de Schaffhouse. A notre avis, il n'y a pas lieu non plus de faire exécuter le projet par les chemins de fer fédéraux. Ce projet ne peut être mené à bien qu'avec l'appui financier des chemins de fer d'Etat du Grand-Duché de Bade, mais cette administration n'accordera sans doute ce concours qu'à la condition d'être chargée de l'exploitation de toute la ligne, jusqu'à Schaffhouse. L'adjudication de la construction de la ligne aux chemins de fer fédéraux n'aurait pas grande valeur pour eux s'ils n'étaient en même temps chargés de l'exploiter. Comme la nouvelle ligne détournera une partie du trafic des chemins de fer d'Etat du Grand-Duché de Bade, on risquerait facilement, en aggravant les conditions de la concession accordée en Suisse, d'empêcher la réalisation d'une entreprise qui offre, d'une manière générale un avantage

pour notre pays. Il suffirait donc de résERVER aux chemins de fer fédéraux le droit de se substituer aux concessionnaires en temps opportun.

c. Une *demande de concession* présentée par le *Conseil d'Etat du canton de Genève*, au nom de ce dernier, pour un *chemin de fer devant relier la gare de Meyrin à la frontière française, dans la direction de Lons-le-Saunier (chemin de fer dit de la Faucille)*.

A la suite d'une conférence que nous eûmes le 14 juillet avec le département fédéral des chemins de fer et après que le dossier eût été mis à notre disposition, nous nous sommes prononcés sur cette question dans un rapport présenté le 27 septembre. Le Conseil fédéral s'occupe de la suite à donner à cette affaire.

d. Chemin de fer à voie étroite de Viège à Brigue.

Nous avons répondu, le 24 juillet, que cette ligne, destinée à relier directement à la ligne Viège-Zermatt le chemin de fer électrique à voie étroite projetée de Brigue à Gletsch et de Gletsch à Meiringen, ne ferait que créer une concurrence superflue à la section Viège-Brigue des chemins de fer fédéraux, qui satisfait entièrement aux besoins du trafic. Comme la nouvelle ligne, qui serait construite à proximité immédiate de celle des chemins de fer fédéraux, a pour but unique d'établir entre les chemins de fer à voie étroite que nous venons d'indiquer un raccordement direct qui ne favoriserait même pas des intérêts locaux, elle ne ferait qu'enlever une partie du trafic aux chemins de fer fédéraux sur le parcours Viège-Brigue, sans être daucune utilité économique. En outre, les taxes proposées sont beaucoup plus élevées que celles des chemins de fer fédéraux. Nous terminions donc notre rapport en disant que nous étions obligés de nous prononcer contre l'octroi de la concession demandée pour une ligne de Viège à Brigue.

e. Chemins de fer du Splügen et de la Greina.

Nous avons entrepris les études très complexes que nécessite cette question et dont le département fédéral des chemins de fer nous a chargés par office du 20 décembre 1906.

Ensuite du désir exprimé par le comité d'initiative pour la construction du chemin de fer de la Greina, nous avions reçu, le 12 décembre, une nombreuse délégation de ce comité et lui avions promis de soumettre à un examen tout objectif la question du percement des Alpes orientales.

Le département fédéral des chemins de fer nous avait déjà

priés, en date du 21 mai, de lui donner notre avis sur un mémoire des gouvernements des cantons intéressés à la construction d'un *chemin de fer des Alpes orientales*. Nous lui avions répondu, le 12 juin, que l'obligation incombant à la Confédération d'accorder à un chemin de fer des Alpes orientales une subvention de 4 1/2 millions est hors de discussion, et qu'il ne s'agit plus que de savoir quel est celui des divers projets en présence qui répond le plus avantageusement aux intérêts économiques généraux de la Suisse et à quelle époque il pourra être mis à exécution. Quant au choix du tracé il y a lieu d'attendre, avant de se prononcer, le résultat des études auxquelles procèdent encore les intéressés. Il serait prématuré, selon nous, de construire déjà maintenant la ligne en question, car les éléments de trafic susceptibles de l'alimenter sont encore insuffisants; en revanche, on est en droit de s'attendre à ce que le trafic suisse continue à se développer dans une mesure suffisante pour que les chemins de fer fédéraux, auxquels il appartient de mener cette tâche à bien, puissent, dans un avenir assez rapproché, mettre la main à une nouvelle grande entreprise. Grâce à l'attitude adoptée jusqu'ici par les autorités fédérales, la question de l'octroi de la concession a été tranchée de manière à sauvegarder les intérêts des contrées que desservira la ligne; il n'est pas utile que la Confédération tienne prêts déjà maintenant des fonds pour la construction future d'un chemin de fer des Alpes orientales.

11. Le département fédéral des chemins de fer nous a en outre invités à nous prononcer sur une demande de *modification de la concession* pour un *chemin de fer par le Lötschberg*, portant sur les dispositions relatives aux tarifs. Nous avons répondu, le 13 mars, qu'à notre avis le mieux était d'adopter pour ce chemin de fer les dispositions applicables aux chemins de fer fédéraux. Sur la proposition du Conseil fédéral, l'Assemblée fédérale a tranché la question dans ce sens en date du 30 mars.

12. Le département fédéral des chemins de fer nous a invités, le 6 juillet, à collaborer à l'enquête technique sur l'état des installations du *chemin de fer du Gothard* dont il n'est pas tenu compte au fonds de renouvellement, enquête qui a pour but de déterminer la moins-value de ces installations qui devra être déduite du prix de *rachat* de cette ligne.

13. Le département fédéral des chemins de fer nous a transmis pour rapport une nouvelle requête adressée aux autorités fédérales par le comité de délégués des communes intéressées de

l'Oberland au sujet de la construction d'un *chemin de fer de la rive gauche du lac de Brienz*. Nous avons répondu le 27 février en maintenant le point de vue que nous avons toujours défendu.

Dans un nouveau préavis, du 23 novembre, nous avons maintenu que seule une *ligne à voie étroite* prolongeant celle du Brünig *de Brienz à Interlaken* se justifiait. Nous avons, d'autre part, ajouté que même l'offre du gouvernement bernois d'élever la subvention du canton de Berne et des communes intéressées à fr. 1,253,000, offre formulée par lettre du 10 novembre au Conseil fédéral, ne pouvait changer en rien notre manière de voir.

14. La question de l'*extension de la gare de Thoune* a été discutée à une conférence de tous les intéressés, qui s'est réunie le 15 mars sous la présidence du département fédéral des chemins de fer. A cette occasion, les intéressés ont été invités à formuler des propositions fermes quant aux subventions qu'ils seraient disposés à fournir en cas de construction d'une gare centrale. Nous avons été chargés de présenter un rapport complémentaire sur des questions relatives aux tarifs et à l'horaire.

Le 11 mai, nous avons présenté un mémoire dans lequel nous sommes arrivés à la conclusion qu'il est en tout cas nécessaire de réserver aux chemins de fer fédéraux le droit d'établir les tarifs pour le parcours actuel Thoune-Scherzligen, qui fait partie de leur réseau, et que, d'autre part, on ne gagnerait que peu de temps, dans l'exploitation, en réunissant la station de Scherzligen à la gare de Thoune.

15. Par office du 9 août, le département fédéral des chemins de fer nous a communiqué, pour préavis, une requête du Conseil d'Etat du canton du Valais relative au *trafic des marchandises avec les stations italiennes d'Iselle, Varzo et Preglia ainsi qu'avec les localités suisses au sud du Simplon*.

Le gouvernement valaisan se plaint, dans cette requête, de l'article 14 de la convention pour l'exploitation de la section de ligne Domodossola-Iselle, conclue le 19 février 1906 entre l'administration des chemins de fer italiens de l'Etat et celle des chemins de fer fédéraux, qui dispose que ce sont les chemins de fer italiens qui ont à établir les tarifs et les conditions pour les transports supplémentaires résultant du fait que les opérations de transit et de douane doivent s'effectuer à Domodossola pour les marchandises en provenance de l'étranger adressées aux gares

d'Iselle, Varzo et Preglia, ou partant de ces gares à destination de l'étranger.

Nous avons fait remarquer, dans notre réponse du 25 septembre, que cette disposition était une conséquence pure et simple de la convention du 2 décembre 1899 entre la Suisse et l'Italie, qui stipule, à l'article 2, que les opérations douanières se font à Brigue, d'une part, et à Domodossola, de l'autre, et qu'il ne sera installé aux stations d'Iselle, Varzo et Preglia, pour le *trafic local*, que des bureaux de la dernière classe du dernier rang. Il en résulte que toutes les marchandises de transit pour l'Italie doivent tout d'abord être transportées à Domodossola en vue des opérations douanières, puis celles destinées aux stations intermédiaires d'Iselle, Varzo et Preglia sont retournées à ces stations. Or, on doit reconnaître à première vue qu'il est juste que les chemins de fer italiens prélevent des frais pour ces prestations supplémentaires, puisque ces transports sont rendus nécessaires par les prescriptions douanières. A notre avis, on n'aurait aucune chance d'aboutir en demandant aux chemins de fer italiens de renoncer à la perception de ces frais, car on ne peut équitablement exiger d'eux qu'ils effectuent gratuitement ces transports. Nous n'aurions non plus aucun droit de nous prononcer sur le chiffre de ces taxes, qui sont exclusivement perçues sur territoire italien. Ces charges sont la conséquence forcée de la création de deux gares douanières internationales. Les inconvénients qui en résultent pour le trafic de frontière sont des conséquences de l'institution des frontières douanières, conséquences qui se manifestent également, d'une manière ou d'une autre, aux autres points de transit.

Des négociations ont été engagées entre les administrations des douanes et des chemins de fer des deux pays. Elles ont abouti en 1907 à une entente accordant des facilités pour le trafic local provenant de Suisse et destiné aux localités suisses de Gondo et de Simplon, et vice versa.

16. Le département fédéral des chemins de fer nous a transmis pour préavis, par office du 6 juillet, une pétition de la Fédération du personnel et de l'Union ouvrière des entreprises suisses de transport, du 11 juin 1906, adressée à l'Assemblée fédérale et relative au *traitement des gardiens et des aiguilleurs des grandes gares*.

Cette pétition est dirigée contre une décision prise par le Conseil fédéral ensuite d'une requête que lui avaient adressée lesdites sociétés en date du 15 novembre 1904 et à laquelle

la Chancellerie fédérale avait répondu au nom du Conseil fédéral, en date du 19 juillet 1905, par une fin de non-recevoir; les pétitionnaires avaient ensuite demandé au Conseil fédéral, par lettre non datée, de revenir sur sa décision, mais cette autorité n'est pas entrée en matière, ainsi que cela ressort d'un office de la Chancellerie fédérale du 2 mars 1906, c'est pourquoi les sociétés en question requièrent l'intervention de l'Assemblée fédérale.

Nous relevons en premier lieu, dans notre préavis, que la pétition critique les traitements des gardes des grandes gares, tels qu'ils sont fixés par l'échelle du 1er janvier 1902, et en demande la révision. Cette échelle a été arrêtée par le Conseil fédéral en vertu de la compétence qui lui est expressément dévolue à l'article 2 de la loi sur les traitements, du 29 juin 1900, de sorte que l'intervention de l'Assemblée fédérale est inadmissible en cette matière.

Quand au fond, nous démontrons qu'il n'existe pour le moment pas de raisons suffisantes justifiant une modification de l'échelle des traitements. Cette dernière, qui ne s'applique en grande partie que depuis le 1er mai 1903, est en vigueur depuis trop peu de temps pour qu'on puisse en entreprendre la révision générale en se basant sur des expériences suffisantes; en n'en modifiant que certains postes, on créerait une situation peu sûre et l'on provoquerait des mécontentements, car d'autres catégories d'agents qui croiraient mériter aussi bien ou mieux encore une amélioration de leur position, ne tarderaient pas à demander à leur profit une mesure identique. Nous reconnaissons que la vie a subi, ces dernières années, un certain renchérissement, et cette circonstance pourrait bien conduire, dans un avenir plus ou moins rapproché, à une révision de l'échelle des traitements. L'occasion pourra se présenter lors de la nationalisation du chemin de fer du Gothard, qui aura lieu le 1er mai 1909. Nous estimons toutefois qu'il ne serait pas opportun de procéder maintenant à une révision partielle pour recommencer dans deux ans. Cet ajournement nous paraît d'autant plus admissible qu'en somme la situation des agents dont parle la pétition n'a pas été amoindrie. Il n'est pas non plus exact que les chemins de fer fédéraux se soient fortement laissé devancer par l'industrie privée quant aux salaires et aux conditions du travail. Il peut en être ainsi dans quelques cas exceptionnels, mais il ne faut pas oublier que les chemins de fer fédéraux paient le salaire pour 7 jours par semaine, et l'industrie privée pour 6 seulement. D'une manière générale il est certain que les fonctionnaires et les employés des chemins de fer fédéraux jouissent d'une situation notable-

ment meilleure que ceux des cantons, des communes, de l'industrie privée et de l'agriculture. Dans l'intérêt du personnel des chemins de fer fédéraux, les pétitionnaires eussent peut-être été mieux avisés en ne provoquant pas de comparaisons. Nous ne pouvons donc pas non plus, quant au fond, recommander l'entrée en matière sur la pétition.

17. Une conférence s'est réunie, le 12 décembre, sous la présidence du département fédéral des chemins de fer, à laquelle des représentants de la chambre zurichoise du commerce et de la bourse zurichoise des céréales se sont plaints des retards que subissent les *transports de blé au départ de Gênes* par suite de la pénurie de wagons italiens. La conférence a examiné les mesures à prendre en vue de mettre fin à cet état de choses.

18. En date du 16 mars, nous avions demandé au département fédéral de l'intérieur que des démarches fussent faites en vue de *résERVER à la Confédération les forces hydrauliques de la «compagnie vaudoise des forces motrices des lacs de Joux et de l'Orbe»*. Ce département nous a répondu le 6 juillet qu'il ne pouvait donner suite à cette affaire que si nous lui garantissions d'une manière suffisante que les forces qu'acquerrait la Confédération seraient affectées, dans un avenir plus ou moins rapproché, à l'exploitation de lignes de chemins de fer à l'électricité. Il exprimait donc le désir que nous lui fournissons une déclaration constatant que nous étions prêts à mettre la ligne Lausanne-Vallorbe à la disposition d'une fabrique de machines électriques capable, pour procéder à des essais. Il ajoutait qu'une fois cette condition remplie, il serait disposé à engager des négociations avec la compagnie vaudoise des forces motrices des lacs de Joux et de l'Orbe afin de se résERVER, en vue de l'adoption ultérieure définitive de la traction électrique, les forces de l'usine de Moncherand encore disponibles.

Nous conformant au désir du département de l'intérieur, nous lui avons déclaré, par lettre du 24 juillet, que nous étions prêts à autoriser en tout temps une entreprise de confiance, par exemple la société électrique, à Genève, à procéder à des essais d'exploitation à l'électricité de la ligne Lausanne-Vallorbe, sur les mêmes bases et à des conditions analogues à celles dont nous sommes convenus avec la fabrique de machines d'Oerlikon pour la ligne Seebach-Wettingen et avec la maison Brown, Boveri & Cie pour le tunnel du Simplon conformément au mandat dont le conseil d'administration nous avait chargés.

Nous ajoutions qu'en revanche nous n'étions pas encore autorisés par notre conseil d'administration à adopter définitivement la traction électrique pour notre propre compte, et qu'au surplus nous ne possédions pas encore des expériences suffisantes pour pouvoir présenter des propositions dans ce sens. Toutefois, disions-nous enfin, les résultats obtenus jusqu'ici permettent de prévoir qu'on sera assez prochainement en mesure de prendre une décision définitive.

19. Le département fédéral de l'intérieur nous a invités à prendre part, le 22 août, à une conférence avec des représentants des gouvernements des cantons de Schwyz et de Zurich et de la fabrique de machines d'Oerlikon, à laquelle on a discuté les résultats des efforts accomplis jusqu'ici en vue de la construction de l'usine de l'Etzel. A cette occasion, des divergences d'opinion ont de nouveau surgi entre les gouvernements des deux cantons, de sorte que la situation ne peut nullement être considérée comme éclaircie. On nous a promis de nous communiquer le dossier pour nous permettre de nous rendre plus exactement compte de cette affaire compliquée.

20. Le département fédéral de l'intérieur nous a priés de lui donner notre préavis sur la question de l'emploi provisoire des *forces motrices de la Léventine supérieure* en attendant l'exploitation électrique du chemin de fer du Gothard, en vue de laquelle ces forces ont été acquises. Nous avons répondu que nous ne pourrions présenter notre rapport sur cet objet qu'après l'installation d'un bureau d'études et travaux préparatoires pour la traction électrique et les usines hydrauliques.

21. Ainsi que nous vous l'avons dit dans notre rapport sur la gestion de 1904, la commission directrice du comité d'initiative pour le *chemin de fer du Lætschberg* nous a demandé, le 27 avril 1904, si nous serions disposés à prendre part aux nouvelles études préparatoires d'un percement des Alpes bernoises; nous avons répondu que nous devions préalablement être mieux orientés sur l'importance de cette ligne pour la Suisse en général, tant au point de vue technique qu'à celui du trafic qu'on peut en attendre et de son rendement probable; nous avons ajouté qu'après l'examen de ces points nous pourrions juger si la nouvelle ligne répond réellement à un besoin économique général et s'il y a avantage à l'établir dans un avenir rapproché. Pour pouvoir nous livrer à cette enquête, qui doit être faite d'une manière approfondie et qui nécessite par conséquent un certain temps, il nous fallait consulter les documents qui se trouvaient entre les mains du comité d'initiative; nous avons donc prié ce dernier de vouloir bien nous les confier.

Par lettre du 25 juillet, le comité nous a communiqué, à titre confidentiel, le rapport d'expertise de MM. Colombo, Garnier et Pontzen, de janvier 1904, sur un percement des Alpes bernoises. En outre, il nous a donné l'assurance qu'il mettrait à notre disposition certaines pièces complémentaires.

Ces pièces nous ont été remises au fur et à mesure qu'elles ont paru, et nous avons immédiatement fait procéder aux études. Outre que l'estimation aussi exacte que possible du trafic probable de la ligne projetée exige beaucoup de temps, nos recherches ont été fortement retardées par les modifications apportées successivement aux projets sur lesquels se basait notre enquête au début. Ces modifications touchaient précisément les points les plus importants pour l'estimation du rendement probable de la ligne, c'est-à-dire la longueur kilométrique et les déclivités. Nous avons donc dû refaire à plusieurs reprises des calculs déjà terminés. Tel a été le cas, en particulier, lorsque le mémoire d'expertise de M. Zollinger, ingénieur en chef, et la lettre du 9 mai 1906 de la commission directrice eurent été publiés.

Il ne nous a donc pas été possible à notre grand regret, de présenter notre rapport final avant la séance du comité d'initiative du 4 juin 1906, et nous n'avons pu le remettre à la commission directrice que le 8 juin. Cette dernière nous fit savoir, par lettre du 14 juin, que dès l'instant où il avait présenté ses propositions définitives au gouvernement du canton de Berne pour qu'il les transmît au Grand Conseil, le comité d'initiative pour le chemin de fer du Lœtschberg était arrivé au bout de son mandat. Elle ajoutait qu'elle avait immédiatement fait parvenir notre lettre au Conseil-exécutif par l'entremise de la direction cantonale des travaux publics, occupée à élaborer le projet qui devait être soumis au gouvernement et au Grand Conseil. Nous avions du reste déjà communiqué nous-mêmes une copie de notre rapport à la direction cantonale des travaux publics. Nous étions arrivés, dans ce rapport, à la conclusion que le rendement probable du chemin de fer du Lœtschberg ne s'élèverait, en 1914, qu'à fr. 1,610,000, somme qui, à 3 $\frac{1}{2}\%$, ne représente les intérêts que d'un capital d'établissement de 46 millions, tandis que les frais de construction sont devisés à 84 millions; en 1914, les éléments de trafic nécessaires pour alimenter le chemin de fer du Lœtschberg feront donc encore défaut; aussi n'est-ce certainement pas encore le moment d'entreprendre la construction de cette ligne, et cette opération est aussi peu dans l'intérêt financier du canton de Berne que dans celui de la Suisse en général.

On sait que le Grand Conseil du canton de Berne a décidé, par décret du 27 juin 1906, de faire immédiatement entreprendre les travaux par une société anonyme, dont le canton de Berne est un des gros actionnaires.

Nous tenons à constater que l'administration des chemins de fer fédéraux n'a pas été consultée sur la question de savoir si elle était disposée à exécuter elle-même le percement des Alpes bernoises. Nous avons simplement reçu communication par le département fédéral des chemins de fer de la lettre suivante, du 9 avril 1906, adressée par le Conseil-exécutif du canton de Berne au Conseil fédéral:

«Lorsqu'il se fut décidé à soumettre à des experts internationaux la question du percement des Alpes bernoises, le comité d'initiative pour le chemin de fer du Lœtschberg a jugé à propos d'en informer la direction générale des chemins de fer fédéraux. Il lui a communiqué aussi le rapport de ces experts, MM. Colombo, Garnier et Pontzen.

«La direction générale, de son côté, fit alors étudier la question au point de vue commercial, et il y a lieu de supposer que cette étude est près d'être achevée.

«Les travaux préparatoires auxquels a procédé notre comité d'initiative touchant les côtés technique et financier de la question sont suffisamment avancés pour que les contrats puissent prochainement être signés et soumis à notre ratification.

«Comme il est à prévoir que le chemin de fer du Lœtschberg deviendra *dans un avenir éloigné*, la propriété de la Confédération, nous avons jugé qu'il était de notre devoir de vous mettre au courant des travaux préparatoires, afin de vous permettre de formuler les vœux que vous pourriez avoir à présenter au sujet de l'exécution du projet.

«Nous nous tenons à votre entière disposition pour vous fournir les renseignements que vous pourriez désirer, et nous saisissons cette occasion pour vous présenter l'assurance de notre haute considération.»

Nous avons constaté par cette lettre qu'on ne désirait pas, pour le moment, la coopération des chemins de fer fédéraux; on ne nous demandait que de nous prononcer sur le rendement probable de la ligne. Dans ces conditions, nous ne pouvions pas juger à propos d'intervenir auprès des autorités du canton de Berne. Nous le pouvions d'autant moins que les motifs très détaillés développés dans notre rapport du 8 juin nous avaient amenés à conclure qu'il serait *prématuré* d'entreprendre *actuellement la construction du chemin de fer du Lœtschberg*.

22. La compagnie du chemin de fer *Nyon-Crassier* nous a priés de lui venir en aide, mais nous n'avons pas pu faire droit à sa requête, qui tendait à un triple but. Elle nous demandait de lui prêter une somme de fr. 200,000 pour consolider sa situation, mais ce genre d'opérations n'est pas de notre ressort; la loi sur le rachat nous permet d'alléger les charges des chemins de fer secondaires en leur concédant des conditions avantageuses pour le raccordement ou l'exploitation de leurs lignes, mais non de leur accorder des prêts. La requérante nous demandait en outre de renoncer, au profit du P. L. M. et du tronçon Crassier-Nyon, au trafic Genève transit—Nyon et au delà qui revient à la ligne plus courte des chemins de fer fédéraux, mais nous avons dû répondre négativement. Elle nous demandait enfin de consentir une réduction des redevances pour l'exploitation de sa ligne et la cojouissance de la gare de Nyon; après avoir soumis cette question à un nouvel examen, nous avons constaté qu'il nous était impossible de faire droit à ce désir, les indemnités que nous exigeons étant très modiques. Nous avons également dû refuser d'accorder un délai indéterminé pour le paiement de nos créances; nous avons dû exiger au contraire que la requérante nous fournisse enfin les sûretés requises par le contrat d'exploitation.

23. La Société industrielle et commerciale de Neuchâtel nous a adressé, le 20 décembre, au nom d'une assemblée de 39 associations, chambres de commerce, sociétés de développement et autres sociétés, une requête tendant à la remise en exploitation de la ligne *Bussigny-Morges* et demandant qu'on y fasse circuler des trains directs de Bienne à Genève. Les pétitionnaires nous ont priés en outre de convoquer une conférence pour discuter cette question. Nous avons fait procéder à une enquête sur cette affaire.

24. La compagnie du *chemin de fer du Wynenthal* nous a demandé si les chemins de fer fédéraux seraient disposés à contribuer à la consolidation de sa situation financière, rendue embarrassée par suite du dépassement du devis des frais de premier établissement, qui excèdent les prévisions d'environ fr. 400,000, ainsi que par le déficit d'exploitation. Nous avons répondu que nous ne pouvions intervenir que dans les limites des obligations imposées aux chemins de fer fédéraux, en leur qualité d'ayants-cause des chemins de fer du Central et du Nord-Est, par le contrat de fondation de 1872, mais que nous ne pouvions, en revanche, faire droit à aucune demande excédant ces obligations. Aux termes du contrat en question, nous avions à prendre à notre charge un tiers des sommes nécessaires

à l'achèvement des premières installations, tout en ayant les mêmes droits et les mêmes obligations que tous les autres intéressés. Cette part représentait en chiffre rond une somme

La situation financière de l'entreprise ayant été rétablie sur ces bases et la contribution financière des chemins de fer fédéraux ayant été ratifiée par le fait de l'approbation, par l'Assemblée fédérale, du budget de 1907, nous avons effectué, à fin décembre, un versement de fr. 45,000 représentant notre participation au capital actions-privilégiées et de 90,000 francs pour notre quote-part au capital obligations.

25. A la demande du Conseil d'Etat du canton de Neuchâtel, nous avons fait savoir aux gouvernements bernois et neuchâtelois, par lettre du 11 mai, que nous pourrions éléver le prix que nous avions offert pour la prise à bail du *chemin de fer Berne-Neuchâtel* (ligne directe), les conditions restant celles indiquées dans notre rapport de gestion de 1905, pages 20 à 22, pourvu toutefois que la durée du bail fût portée de dix à treize ans. Dans ce cas, nous pourrions payer un fermage annuel de 280,000 francs, cette somme étant calculée sur les mêmes bases que celle de 253,000 francs que nous avions offerts dans notre première combinaison. L'année s'est écoulée sans que nous ayons reçu de réponse à cette nouvelle offre.

26. La compagnie du chemin de fer du *Lac de Constance-Toggenbourg* nous a demandé si nous consentirions à prendre à bail l'exploitation de sa ligne. Nous avons répondu négativement le 27 février, mais en revanche nous nous sommes déclarés d'accord de nous charger de cette exploitation contre remboursement des frais effectifs.

27. Le 7 mars, nous avons repris les négociations avec le *chemin de fer du Tässatal* au sujet de l'exploitation de la ligne *Wald-Rüti* et de la cojouissance de la gare de Winterthour et des stations de *Wald* et *Rüti*. Ensuite de ces négociations nous avons conclu le 5 septembre, provisoirement à titre d'essai pour une période de trois ans à partir du 1er octobre 1906, une entente aux termes de laquelle ladite compagnie se charge du service des trains et de la traction sur la ligne *Wald-Rüti*; tout le reste du service demeure entre les mains des chemins de fer fédéraux.

Pendant la durée de cette entente provisoire, les traités pour la cojouissance des gare et stations de Winterthour, *Wald* et *Grüze* demeurent en vigueur, bien qu'ils soient résiliés, sauf qu'une compensation est convenue pour les redevances dues

par les deux parties. Sans préjudice des droits à déterminer plus tard pour chacune d'elles, le chemin de fer du Tössatal paie aux chemins de fer fédéraux, comme précédemment, une indemnité de 30,000 francs pour la cojouissance de la gare de Winterthour, tandis que les chemins de fer fédéraux versent à celui du Tössatal 650 francs par an pour la station de Grüze et, pour le compte du chemin de fer Wald-Rüti, une redevance annuelle de 29,350 francs pour la cojouissance de la station de Wald. Comme cette entente n'a été convenue qu'à titre provisoire pour une durée de trois ans, elle a été arrêtée purement et simplement par voie de correspondance, et la conclusion d'un traité sur cet objet a été ajournée jusqu'au moment où la question sera définitivement réglée.

Du fait de cette entente, les frais d'exploitation de la ligne Wald-Rüti seront réduits en chiffre rond de 10,000 francs par an.

28. Les pourparlers engagés avec la compagnie du *chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg* au sujet de la cojouissance de la double-voie à construire de *St. Gall* à *St. Fiden* ainsi que de la *station de St. Fiden* ont abouti à la conclusion d'une convention, datée du 22 juin.

Le 10 mai a eu lieu une conférence dans laquelle on a discuté la question du raccordement du chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg (ligne principale Romanshorn-St. Gall et ligne secondaire St. Gall-Wattwil) aux *gares de St. Gall*, d'une part, et *de Romanshorn*, d'autre part, ainsi que de la cojouissance de ces deux gares, et notamment la question de la participation financière. La commission de direction du chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg a signé, le 10 décembre, le contrat concernant la cojouissance de la gare de St. Gall.

Elle n'a soumis ces deux contrats à son conseil d'administration qu'une fois l'équilibre financier de l'entreprise définitivement rétabli.

Le département des finances du canton de St. Gall nous a demandé si ne nous serions pas disposés à prendre à notre charge la part des frais d'extension des gares de St. Gall, Romanshorn et St. Fiden, que doit assumer le chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg, et à nous contenter du paiement des intérêts par ce chemin de fer. Nous avons répondu, le 21 décembre, que nous ne pouvions pas accepter ces propositions en raison des conséquences qui en résulteraient.

29. L'art. 2 du contrat d'exploitation conclu le 24 octobre

1905 avec le chemin de fer Martigny-Châtelard dispose qu'une convention doit intervenir directement entre cette compagnie et celle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée au sujet de l'exploitation de la *section de ligne* sise sur territoire français, *du Châtelard (frontière) à Vallorcine*, ainsi que de la cojouissance de la station de *Vallorcine*. Cette convention a été conclue le 16 mai 1906 et ratifiée le 18 mai par le conseil d'administration des chemins de fer P. .L. M.

30 Nous avons conclu avec *les chemins de fer de l'Etat badois* une clause additionnelle à la convention du 23 novembre 1869 concernant la construction et l'exploitation d'un *chemin de fer de jonction à Bâle*. Cette clause stipule que dans le cas d'avaries subies par des wagons on appliquera la disposition de la convention du 1er avril 1897 sur l'usage réciproque du matériel roulant, en vigueur en service entre les administrations de l'union des chemins de fer allemands, disposition aux termes de laquelle ces administrations renoncent réciproquement à se débiter du montant des dommages qui s'élèvent à moins de 40 Mk.

31. A la demande du chemin de fer *Berne-Neuchâtel* (ligne directe) nous avons consenti à réduire de 10 à 5% à partir du 1er juillet 1906, la majoration que nous sommes autorisés à exiger, en vertu du contrat de cojouissance de la *station de Chiètres*, sur les frais communs d'exploitation de cette dernière.

32. La compagnie des *chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée* a déclaré consentir, par lettre du 4 juillet, à ce que l'indemnité qu'elle nous verse pour le service de bureau effectué pour son compte par notre personnel à la *station de Bouveret* soit élevée de 1800 à 2500 francs par an.

33. Ensuite d'une nouvelle requête du conseil d'administration du chemin de fer *Wetzikon-Meilen* et après avoir demandé l'avis de la direction du IIIe arrondissement, nous avons consenti à réduire, rétroactivement à partir du 1er janvier 1906 et jusqu'à nouvel ordre, de 2800 à 1800 francs et de 2000 à 1000 francs les redevances à la charge de cette entreprise pour la cojouissance des stations de *Wetzikon* et de *Meilen*.

34. Par lettre du 22 juin, nous avons communiqué au *chemin de fer Berne-Schwarzenbourg* les conditions auxquelles nous pouvons consentir à ce que ses trains entrent *en gare de*

Berne, combinés avec ceux de la ligne de la vallée de la Gürbe, déjà avant l'achèvement des travaux de transformation de la gare.

35. La question du déplacement de la *ligne de la rive gauche du lac de Zurich* a été discutée le 17 mars dans une nouvelle conférence, à la suite de laquelle on a pu entreprendre les études définitives au sujet des expropriations et de la garantie y relative de la municipalité de Zurich. Puis le 19 juillet nous avons adressé au Conseil de la ville de Zurich quatre projets avec devis remaniés sur la base des ententes intervenues au cours des négociations.

Le 29 août, nous avons eu une conférence avec une délégation des communes de la rive gauche, à laquelle nous avons exposé la situation actuelle et qui nous a fait connaître ses vœux.

Nous avons eu à ce sujet, le 3 décembre, une conférence avec les représentants de la ville de Zurich, mais elle n'a abouti à aucun résultat définitif, les délégués zurichois ayant exprimé le désir de se prononcer encore par écrit sur les plans que nous leur avions soumis.

36. Avec l'assentiment du Conseil fédéral, auquel une demande confidentielle a été adressée dans ce but, le *congrès international des chemins de fer* se réunira à Berne en 1910. Ensuite d'une démarche faite à ce sujet auprès de lui par la Légation de Belgique, le Conseil fédéral nous a chargés, en date du 18 juin, de constituer un comité local qui prendra les dispositions nécessaires, de concert avec le comité central international. Dans ce comité local seront représentés, outre la direction générale, le département fédéral des chemins de fer par ses fonctionnaires supérieurs et la direction du Gothard.

37. La *composition de l'association de chemins de fer suisses* n'a subi aucun changement au cours de l'exercice annuel.

Le 10 septembre a eu lieu une *conférence générale de l'association*. Outre les affaires courantes, elle a discuté les questions importantes suivantes:

a. convention relative à la transmission des marchandises et au partage des indemnités pour les transports internationaux par chemin de fer;

b. convention pour le règlement du dévoyé des transports internationaux par chemin de fer;

c. adhésion de l'association des entreprises suisses de navi

gation à vapeur à la convention sur la responsabilité dans le service direct suisse.

38. Abstraction faite d'une série d'entretiens motivés par les questions les plus diverses, les membres de la direction générale et des directions d'arrondissement se sont réunis à trois reprises dans des *conférences communes*, conformément à l'article 36 de la loi sur le rachat, pour discuter les questions d'administration les plus importantes. Parmi ces dernières, nous mentionnons spécialement les suivantes:

Instruction pour l'adjudication des travaux et fournitures; mode de procéder lors de la publication de prescriptions de service; fixation des redevances à payer pour les conduites électriques traversant le territoire du chemin de fer; accidents survenant aux agents du service de la voie; horaire unique pour toute l'année; remplacement des caissiers d'arrondissement empêchés d'effectuer leur service; désignation des fonctionnaires des directions d'arrondissement qui doivent être autorisés à signer des chèques postaux; assurance des envois de valeur contre le vol, avec ou sans effraction; allocation de subventions en faveur de fêtes; coopération du personnel à la répression de la traite des blanches; affermage des buffets de gare; classification du personnel d'après les stations et les sections de ligne; primes pour découverte de l'emploi abusif de billets; fonds d'épargne du personnel; remise aux fonctionnaires supérieurs des cartes annuelles de libre parcours d'administrations étrangères; inobservation des dispositions réglementaires fixant les salaires initiaux des journaliers; indemnité pour transfert momentané dans une localité où la vie est plus chère; augmentation de salaire des femmes gardes-barrières; paiement du salaire aux fonctionnaires qui doivent être licenciés pour cause d'incapacité absolue de service; date du premier versement de la pension aux membres de la famille de fonctionnaires auxquels est accordée la jouissance du traitement après décès; paiement du salaire en cas de maladie aux ouvriers rétribués au mois et secours alloués à ces ouvriers par les caisses de malades; dépassement du budget d'exploitation par les directions d'arrondissement et dépassement de crédits de construction; appui à donner à la lutte contre l'alcoolisme et circulaire du département fédéral des chemins de fer relative aux moyens de diminuer la consommation des boissons alcooliques; publication dans la feuille officielle des C. F. F. des nominations effectuées dans les arrondissements; indemnités de déplacement aux surveillants des installations électriques.

39. 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 1906, de 18,389, celui des employés engagés à la journée de 10,253, ensemble 28,642 (à fin 1905, on comptait 17,305 fonctionnaires et 9,870 employés engagés à la journée, ensemble 27,175), dont

	Fonctionnaires touchant un traitement annuel.	Employés engagés à la journée.
à la direction générale	639	43
au I ^{er} arrondissement	4,169	1,625
au II ^e arrondissement	5,922	3,596
au III ^e arrondissement	5,038	2,745
au IV ^e arrondissement	2,621	2,244

Il y a lieu de remarquer que le nombre des fonctionnaires qui touchent un traitement annuel est toujours en augmentation en proportion des employés engagés à la journée, car nous nous sommes efforcés de promouvoir, dans la mesure du possible, un grand nombre d'ouvriers au rang plus avantageux d'employés à poste fixe.

Les décisions les plus importantes prises au cours de l'exercice annuel au sujet du personnel sont les suivantes:

a. Le 1^{er} avril 1906 a eu lieu la *réélection périodique* des fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux pour une nouvelle période administrative de trois ans. A la même date intervint l'*augmentation périodique de traitement* à accorder à tout le personnel des chemins de fer fédéraux. Cette question avait déjà été discutée très en détail à la conférence commune des directeurs, du 26 avril 1905, en prévision de l'établissement du budget de 1906. A la suite de cette conférence, nous avons arrêté les principes nécessaires à l'application d'un mode de faire uniforme dans tous les arrondissements et conformes aux dispositions de la loi sur les traitements et à l'échelle adoptée par le Conseil fédéral. Le comité central de la Société suisse des employés de chemins de fer et de bateaux à vapeur nous avait adressé le 20 février 1906 une pétition tendant à l'octroi de faveurs plus étendues, mais eu égard aux dispositions que nous venons d'indiquer, nous n'avons pas pu y faire droit. Nous avons fait ressortir, dans notre réponse du 27 avril, qu'il ne pouvait pas être question de procéder à un nouveau classement du personnel à l'occasion de la fixation des augmentations de traitement, et que nous

ne pouvions accorder que les augmentations légales, d'une part, et de l'autre celles correspondant, cas échéant, aux promotions. Nous faisions aussi remarquer que les maxima ne sont pas déterminés par les classes de la loi, mais bien par les catégories de l'échelle des traitements. Nous ajoutions que pour témoigner de sa bienveillance envers le personnel, la direction générale avait cependant décidé, d'entente avec les directions d'arrondissement, que les agents des catégories inférieures seraient promus sans autre dans la catégorie supérieure, à moins que des motifs spéciaux ne s'y opposassent, pour qu'ils puissent obtenir l'augmentation entière de 300 francs lors même qu'ils auraient atteint le maximum fixé pour leur catégorie. Cette décision, disions-nous, avantage les employés les moins payés, et c'est précisément en faveur de ces derniers qu'on a donné à la loi sur les traitements une large interprétation. En revanche, il aurait été inadmissible et contraire à l'esprit de la loi d'accorder sans autre un avancement semblable aux agents des catégories et des classes moyennes et supérieures. Les dispositions fondamentales que nous avons arrêtées quant aux augmentations des traitements sont donc en parfaite concordance avec la loi; au surplus nous ajoutions qu'autant que nous le sachions elles avaient été correctement appliquées dans tous les arrondissements.

b) La Société suisse des employés de chemins de fer et de bateaux à vapeur nous a demandé d'augmenter le *supplément de traitement accordé* à divers fonctionnaires de l'administration centrale lors de leur transfert à Berne, en raison de la cherté de l'existence dans cette ville. Les conséquences qui en seraient résultées ne nous ont toutefois pas permis de faire droit à cette requête.

c. Nous avons présenté des rapports spéciaux au conseil d'administration au sujet des pétitions du personnel demandant l'allocation de *suppléments de salaire en raison du renchérissement de la vie*. (v .chapitre A, divers, chiffre 10).

II. Département des finances.

(Rapport sur les comptes.)

Notre rapport est accompagné des comptes suivants et de leurs annexes:

Compte d'exploitation;
Comptes spéciaux:

Fonds de renouvellement,
 Fonds de couverture des anciennes pensions J. S.,
 Bateaux à vapeur du lac de Constance;
 Compte de profits et pertes;
 Compte de capital;
 Compte de construction de 1906;
 Compte de construction au 31 décembre 1906;
 Bilan au 31 décembre 1906;

Annexes:

Compte d'exploitation comparé avec le budget,
 Spécification des redevances pour les gares communes et les
 lignes exploitées,
 Compte de profits et pertes comparé avec le budget,
 Spécification par objets des dépenses de construction,
 Dépenses de construction du Simplon au 31 décembre 1906,
 Dépenses de construction du Ricken au 31 décembre 1906,
 Dépenses de construction comparées avec le budget;

Comptes des services auxiliaires:

Administration des imprimés, à Berne,
 " du matériel de voie, à Berne,

Economat de Lausanne,
 " de Bâle,
 " de Zurich,
 " de Rorschach,

Ateliers d'Yverdon,
 " de Fribourg,
 " de Biennie,
 " d'Olten,
 " de Zurich,
 " de Romanshorn,
 " de Rorschach,
 " de Coire,

Usine à gaz d'Olten,
 " " " de Rorschach;

Caisse de secours

Caisse de secours et de pensions des employés de l'ancien
 Jura-Simplon,

Caisse des malades des ouvriers de l'ancien Jura-Simplon,

Caisse de secours et de pensions des employés de l'ancien
 Central suisse,

Caisse des malades des ouvriers permanents de l'ancien Cen-
 tral suisse,

Caisse des malades des Ateliers d'Olten,
 Fonds pour secours extraordinaires de l'ancien Central suisse,
 Caisse de secours et de pensions des employés de l'ancien Nord-Est suisse,
 Caisse des malades des ouvriers permanents de l'ancien Nord-Est suisse,
 Caisse des malades des ouvriers travaillant en régie de l'ancien Nord-Est suisse,
 Caisse de secours des employés de l'ancienne Union-Suisse,
 Caisse des malades des ouvriers permanents de l'ancienne Union-Suisse,
 Inventaire des valeurs du portefeuille de fonds publics;
 Inventaire des valeurs du fonds de renouvellement.

Compte d'exploitation.

L'excédant des recettes d'exploitation est de fr. 45,429,666. 95

Compte 1905.	Budget 1906.	Compte 1906.	Compar. avec 1905.	Compar. avec budget.
fr. 40,520,424	fr. 38,522,350	fr. 45,429,667	fr. +4,909,243	fr. +6,907,317

Ces différences s'expliquent comme suit:

Comparaison avec:		
	Compte de 1905.	Budget de 1906.
Augmentation des recettes d'exploitation	Fr. 12,160,204	Fr. 8,598,208
Augmentation des dépenses d'exploitation	7,250,961	1,690,891
Augmentation d'excédent	4,909,243	6,907,317

Nous motiverons ces augmentations dans les différents chapitres du compte d'exploitation; elles sont dues en majeure partie au développement considérable qu'a pris le trafic en 1906, ce qui a surtout influencé au-delà de toute prévision les recettes d'exploitation.

Le coefficient d'exploitation qui s'élevait à 66,42 pour 1905, est tombé à 65,80 pour 1906.

Recettes d'exploitation.

Les recettes d'exploitation se sont élevées à fr. 132,837,572. 73

Compte 1905.	Budget 1906.	Compte 1906.	Compar. avec 1905.	Compar. avec budget.
fr. 120,677,369	fr. 124,239,365	fr. 132,837,573	fr. +12,160,204	fr. +8,598,208

L'augmentation est de 10,08% sur 1905 et de 6,92% sur le budget; la plus-value se manifeste sur chacun des 3 chapitres des recettes d'exploitation, soit le transport des voyageurs, celui des marchandises et les recettes diverses.

I. Produit du transport des voyageurs.

Ce produit s'est élevé en 1906 à fr. 53,516,095. 70

Compte 1905.	Budget 1906.	Compte 1906.	Compar. avec 1905.	Compar. avec budget.
fr. 48,154,781	fr. 51,000,000	fr. 53,516,096	fr. +5,361,315	fr. +2,516,096

La plus-value est de 11,13% sur 1905 et de 4,93% sur le budget de 1906. Sur notre réseau, le nombre des voyageurs a augmenté de 5,768,050 comparativement à l'année précédente, soit de 9,7 % se répartissant sur tous les mois de l'année. Ce résultat favorable provient surtout du développement du trafic en général, de l'extension qu'ont prise en Suisse les sports d'hiver et enfin de l'ouverture de la ligne du Simplon au 1er juin.

Pour les détails, nous renvoyons au chapitre III, Département commercial, pages 107 et s. du présent rapport.

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

Ce produit a été en 1906 de fr. 73,405,398. 39

Compte 1905.	Budget 1906.	Compte 1906.	Compar. avec 1905.	Compar. avec budget
fr. 66,808,384	fr. 68,300,000	fr. 73,405,398	fr. +6,597,014	fr. +5,105,398

L'amélioration est de 9,87% sur l'année précédente et de 7,49% sur les prévisions budgétaires.

Dans notre rapport à l'appui des comptes de 1905, nous avions fait pressentir une diminution de recettes pour 1906, eu égard à ce que vers la fin de l'année 1905 le trafic-marchandises avait atteint des proportions considérables par suite du relèvement des droits de douane. Cette prévision ne s'est pas réalisée; grâce à l'état florissant de l'industrie et l'abondance de certains produits agricoles, nous constatons au lieu d'une diminution une plus-value très sensible. L'ouverture de la ligne du Simplon n'a exercé qu'une légère influence sur ce résultat satisfaisant.

Pour les détails, nous renvoyons également au chapitre III, Département commercial, pages 107 et s. du présent rapport.

III. Recettes diverses.

Elles se sont élevées en 1906 à fr. 5,916,078. 64

Compte 1905.	Budget 1906.	Compte 1906.	Compar. avec 1905	Compar. avec budget
fr. 5,714,204	fr. 4,939,365	fr. 5,916,079	fr. + 201,875	fr. + 976,714

Il y a donc plus-value de 3,53 % sur le compte de 1905 et de 19,78 % sur le budget. Nous motivons ces plus-values comme suit:

Rubriques.	Compte 1905. Fr.	Budget 1906. Fr.	Compte 1906. Fr.	Compar. avec 1905. Fr.	Compar. avec budget Fr.
------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------------	----------------------------

1. Loyers et affermages.

a. Pour gares et sections de lignes communes	754,480	774,220	738,594	— 15,886	— 35,626
b. Pour matériel roulant	1,248,959	1,040,000	1,283,991	+ 35,032	+ 243,991
c. Locations diverses .	1,346,267	1,366,000	1,411,108	+ 64,841	+ 45,108
	3,349,706	3,180,220	3,433,693	+ 83,987	+ 253,473

2. Produits des services auxiliaires

2,231,350	1,643,645	2,347,071	+ 115,721	+ 703,426
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

3. Autres recettes

133,148	115,500	135,315	+ 2,167	+ 19,815
5,714,204	4,939,365	5,916,079	+ 201,875	+ 976,714

1. a. *Loyers pour gares et sections de lignes communes.* La moins-value est due en partie au remaniement des contrats de cojouissance passés avec diverses administrations; de plus, lors de l'établissement du budget de 1906, il n'a pas été possible de déterminer exactement les montants des dépenses de construction pour objets de communauté en cours d'exécution, à la gare de Bâle par exemple.

1. b. *Location du matériel roulant.* La plus-value sur 1905 comporte 2,80% et 23,46% sur nos évaluations budgétaires. Mais pour se rendre compte du mouvement de ces locations de matériel roulant il faut comparer les recettes et les dépenses relatives à ces locations (voir pages 57/58 du présent rapport).

1. c. Locations diverses.

La plus-value résulte de la révision de contrats et s'élève à 4,82% sur 1905 et 3,30% sur le budget.

2. Produits des services auxiliaires.

Il y a augmentation de recettes de 5,19% sur l'année précédente et de 42,8% sur le budget. Dans ce chiffre est compris l'in-

térêt des capitaux de construction et d'exploitation qui doit être ajouté aux recettes diverses, suivant le schéma fédéral. On obtient les chiffres suivants en séparant les intérêts du produit net:

	Intérêt du capital	Produit net
Administration des imprimés . . .	fr. 18,759	fr. 93,427
» du matériel de voie . . .	» 448,206	» 186,944
Economats	» 202,581	» 411,965
Ateliers	» 693,649	» 240,867
Usines à gaz	» 12,546	» 23,840
Télégrammes privés	» —	» 14,287
	<hr/> fr. 1,375,741	<hr/> fr. 971,330

Le bénéfice net de nos services auxiliaires se monte ainsi à fr. 971,330, c'est-à-dire environ 2,4% de l'ensemble des livraisons de l'année, s'élevant à 39,5 millions environ. Comparé à l'année précédente le mouvement d'affaires s'est accru d'environ 5 millions.

3. Autres recettes.

L'augmentation de 1,63% sur 1905 et de 17,16% sur le budget résulte d'une plus-value des produits de ventes diverses.

Dépenses d'exploitation.

Les dépenses d'exploitation se sont élevées à fr. 87,407,905. 78

Compte 1905.	Budget 1906.	Compte 1906.	Compar. avec 1905.	Compar. avec budget.
fr. 80,156,945	fr. 85,717,015	fr. 87,407,906	fr. +7,250,961	fr. +1,690,891

L'augmentation des dépenses est donc de 9,05% sur 1905 et de 1,98% sur nos prévisions budgétaires.

Dans notre rapport sur le budget de 1906, nous avons mentionné les causes principales de cet accroissement des dépenses d'exploitation sur les années précédentes; il provient surtout de l'augmentation triennale légale des traitements, qui a eu lieu pour la première fois le 1er avril 1906, ainsi que de l'ouverture de la ligne du Simplon au 1er juin 1906. De plus, le trafic a augmenté dans des proportions inattendues, d'où il est résulté un surcroît de dépenses pour combustibles, entretien des installations et du matériel roulant, matières de consommation en général, ainsi que pour locations de wagons.

La dépense en plus de 1,98% sur le budget provient surtout de l'augmentation du trafic; l'accroissement se manifeste essentiellement sur les derniers chapitres cités plus haut, tandis que

les dépenses pour le personnel sont restées en général inférieures à nos prévisions. En fait, l'excédent des dépenses sur le budget serait d'environ 500,000 francs plus élevé, car les dépenses d'exploitation pour le Simplon ne figurent dans les comptes que pour 7 mois, alors que le budget de 1906 prévoyait l'exploitation de cette ligne pour l'année entière. Il faut observer toutefois que la majeure partie du personnel pour le Simplon était déjà engagée avant l'ouverture à l'exploitation.

Dans les tableaux ci-après nous donnons un résumé par chapitres des principales fluctuations dans les dépenses, ainsi que les différences sur les diverses rubriques du schéma d'exploitation. Les comparaisons avec l'année précédente et les évaluations budgétaires renferment partout les montants nets, fixés en répartissant les dépenses et recettes non classées (titre VI du budget) au prorata des dépenses effectives d'exploitation.

Chapitres	Compte 1905. Fr.	Budget 1906. Fr.	Compte 1906. Fr.	Compar. avec 1905. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
I. Administration générale . . .	2,739,911	3,026,951	2,916,557	+176,646	-110,394
II. Entretien et surveillance de la voie . . .	15,067,315	15,169,911	15,968,418	+901,103	+798,507
III. Expédition et mouvement . . .	25,262,704	28,155,333	27,879,651	+2,616,947	-275,682
IV. Traction et matériel . . .	30,661,529	32,215,760	32,901,246	+2,239,717	+685,486
V. Dépenses diverses . . .	6,425,486	7,149,060	7,742,034	+1,316,548	+592,974
Totaux	80,156,945	85,717,015	87,407,906	+7,250,961	+1,690,891

Les dépenses pour le personnel d'exploitation accusent les montants suivants:

Chapitres.	Compte 1905. Fr.	Budget 1906. Fr.	Compte 1906. Fr.	Compar. avec 1905. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
Personnel de la voie	4,333,946	4,801,195	4,704,206	+370,260	-96,989
Personnel de l'expédition et mouvement	22,506,874	25,340,503	24,968,646	+2,461,772	-371,857
Personnel de la traction	10,086,395	11,240,465	10,996,618	+910,223	-243,847
Totaux	36,927,215	41,382,163	40,669,470	+3,742,255	-712,693

En 1904, les dépenses pour le personnel s'étaient élevées à fr. 35,552,468
En 1905 à » 36,927,215
En 1906 elles ont été de » 40,669,470

Il y a donc augmentation en 1905 de 3,87% sur 1904 et en 1906 de 10,13% sur 1905.

Pour le personnel, l'accroissement effectif des dépenses de 1906 sur 1905, sans déduction des restitutions du chapitre VI « Dépenses et recettes non classées », se répartit comme suit sur augmentations de traitement triennales, d'une part, et augmentations résultant de l'engagement de nouveaux agents (y compris le Simplon), de mutations, de l'amélioration de salaires, etc., d'autre part:

	Augmentations de traitements légales. Fr.	Augmentations ensuite de l'engagement d'agents nouveaux, de mutations, etc. Fr.
I. A. Personnel de l'Administration centrale	136,600	25,500
II. A. Personnel du service de la voie	237,000	107,000
III. A. Personnel de l'expédition et mouvement	1,694,000	805,300
IV. A. Personnel de la traction	495,600	464,000
Total pour l'exploitation	2,563,200	1,401,800
Administration des imprimés	4,500	26,300
Administration du matériel de voie	3,700	-1,200
Economats	12,500	5,200
Ateliers et usines à gaz	45,000	204,200
Navigation à vapeur sur le lac de Constance	9,300	4,900
Total général	2,638,200	1,641,200

En regard de 1905, le total de l'augmentation effective des dépenses pour le personnel atteint donc 4,280,000 francs en chiffre rond.*)

Les dépenses d'entretien et de renouvellement donnent lieu aux comparaisons suivantes:

	Compte 1905. Fr.	Budget 1906. Fr.	Compte 1906. Fr.	Compar. avec 1905. Fr.	Compar. avec budget Fr.
Entretien et renouvellement de la voie	10,297,890	9,972,439	10,840,847	+542,957	+868,408
Entretien et renouvellement des locomotives et tenders	4,916,373	5,473,321	5,249,126	+332,753	-224,195
Entretien et renouvellement des voitures	2,085,290	1,990,886	2,273,386	+188,096	+282,500
Entretien et renouvellement des wagons	2,375,220	1,908,900	1,918,223	-456,997	+9,323
Totaux	19,674,773	19,345,546	20,281,582	+606,809	+936,036

*) Il y a lieu d'ajouter à cette somme 2,500,000 francs pour allocations motivées par le renchérissement de la vie, conformément à l'arrêté fédéral des 11/12 avril 1907.

En 1904 les dépenses d'entretien et de renouvellement avaient atteint	fr. 19,220,390
En 1905	» 19,674,773
En 1906 elles se sont élevées à	» 20,281,582

En 1905 il y donc une augmentation de 2,36% sur 1904.

En 1906 » » » » » 3,08% » 1905.

Nous donnons en outre un état comparatif des dépenses pour les principales matières de consommation:

	Compte 1905. Fr.	Budget 1906. Fr.	Compte 1906. Fr.	Compar. avec 1905. Fr.	Compar. avec budget Fr.
Dépenses diverses du service de l'expédition et mouvement	2,755,830	2,814,830	2,911,005	+155,175	+96,175
Matières de consommation pour locomotives et wagons	10,737,654	11,101,967	11,914,099	+1,176,445	+812,132
Totaux	13,493,484	13,916,797	14,825,104	+1,331,620	+908,307

L'augmentation est donc de 9,87% sur 1905 et de 6,53% sur le budget de 1906.

Les tableaux qui suivent font ressortir les différences sur les rubriques des titres I à V et comprennent les dépenses d'exploitation de l'administration centrale et des quatre arrondissements.

I. Administration générale.

En 1906, les dépenses se sont élevées à . . . fr. 2,916,556. 51

Rubriques	Compte 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Compte 1906 Fr.	Comp. avec 1905 Fr.	Comp. avec budget Fr.
A 1. Autorités administratives	212,355	226,770	228,671	+ 16,316	+ 1,901
2. Secrétariats, chancelleries, archives et bureaux de registrations .	405,230	451,931	435,467	+ 30,237	- 16,464
3. Contrôle des dépenses, comptabilité générale, caisse centrale et bureaux de comptabilité	346,794	371,159	386,887	+ 40,093	+ 15,728
A reporter	964,379	1,049,860	1,051,025	+ 86,646	+ 1,165

Rubriques	Compte	Budget	Compte	Comp. avec	Comp.
	1905 Fr.	1906 Fr.	1906 Fr.	1905 Fr.	avec budget Fr.
Report	964,379	1,049,860	1,051,025	+ 86,646	+ 1,165
4. Contentieux et administration des caisses de secours	206,433	218,913	224,037	+ 17,604	+ 5,124
5. Bureaux de tarifs, agences commerciales et bureau de détaxe	266,520	277,003	285,688	+ 19,168	+ 8,685
6. Contrôle des recettes. . .	610,035	690,706	646,614	+ 36,579	- 44,092
7. Bureau de statistique . . .	59,343	65,042	61,768	+ 2,425	- 3,274
8. Service des télégraphes et installations électriques .	175,078	215,117	196,328	+ 21,250	- 18,789
9. Portiers et concierges .	74,720	84,671	79,576	+ 4,856	- 5,095
B 1. Frais de bureau	229,260	261,332	241,907	+ 12,647	- 19,425
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux . . .	58,588	59,470	58,799	+ 211	- 671
3. Complément et entretien de l'inventaire .	16,570	16,991	15,584	- 986	- 1,407
4. Divers . . .	78,985	87,846	55,231	- 23,754	- 32,615
	<u>2,739,911</u>	<u>3,026,951</u>	<u>2,916,557</u>	<u>+176,646</u>	<u>-110,394</u>

Nous constatons donc au total des dépenses pour l'administration générale une augmentation de 6,45% sur 1905 et une diminution de 3,65% sur nos prévisions budgétaires.

L'excédent de dépenses sur 1905 dans les rubriques du personnel résulte des augmentations de traitement légales au 1er avril 1906, ainsi que des mutations; voir à ce sujet le détail figurant aux pages 34 et 35 des comptes de 1906 (annexe au compte d'exploitation).

A. 1. *Autorités administratives.* L'augmentation sur l'année précédente et sur le budget provient de ce que les restitutions du compte de construction pour frais généraux d'administration et de direction des travaux ont été moins grandes.

A. 2. *Secrétariats, chancelleries, archives et bureaux de registration.* La dépense en moins sur le budget résulte de postes vacants et de mutations.

A. 3. *Contrôle des dépenses, comptabilité générale, caisse centrale et bureaux de comptabilité.* L'augmentation sur le budget n'est qu'apparente et provient de bonifications moins élevées du compte de construction pour frais d'administration et de direction des travaux, ainsi que de redevances moins fortes pour l'exploitation d'autres lignes; en fait, il y a une diminution de dépenses de 6033 francs due à des postes vacants et des mutations.

A. 4. *Contentieux et administration des caisses de secours.* Augmentation de dépenses par suite d'accroissement de personnel et de mutations.

A. 5. *Bureaux de tarifs, agences commerciales et bureau de détaxe.* Accroissement des indemnités de déplacement dû à de nombreuses conférences et commissions de tarifs siégeant à l'étranger.

A. 6. *Contrôle des recettes.* Dépense en moins par suite de mutations et de réduction des indemnités de voyage.

A. 7. *Bureau de statistique.* Diminution résultant de mutations.

A. 8. *Service des télégraphes et installations électriques.* Dépense moindre par suite de postes vacants et de prestations plus importantes à la construction.

A. 9. *Portiers et concierges.* Diminution due à des mutations et aux bonifications des services auxiliaires.

B. 1. *Frais de bureau.* Moins de dépenses pour imprimés à l'administration centrale et dans les arrondissements I, III et IV; par contre, dépenses en plus au IIe arrondissement pour insertions relatives à la construction.

B. 3. *Complément et entretien de l'inventaire.* Au 1er arrondissement, il y a augmentation due au nouvel aménagement des bureaux de la direction; par contre, les arrondissements II à IV ont eu moins de dépenses pour acquisitions et entretien.

B. 4. *Divers.* Les dépenses pour frais de décompte et imprévu sont inférieures à celles de l'année précédente de même qu'aux prévisions budgétaires.

II. Entretien et surveillance de la voie.

En 1906, les dépenses se sont élevées à . . . fr. 15,968,417. 94

Chapitres	Compte 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Compte 1906 Fr.	Compar. avec 1905 Fr.	Compar. avec budget Fr.
A 1. Bureaux des ingénieurs en chef . .	470,796	502,196	513,983	+ 43,187	+ 11,787
2. Ingénieurs de la voie et leur personnel . .	287,474	308,430	320,244	+ 32,770	+ 11,814
3. Chefs de district et leur personnel . .	810,870	917,674	872,852	+ 61,982	- 44,822
4. Gardes-voie, gardes-barrières et leurs remplaçants . .	2,764,806	3,072,895	2,997,127	+ 232,321	- 75,768
B 1. Terrassements et ouvrages d'art . .	2,651,098	2,121,361	2,209,455	- 441,643	+ 88,094
2. Voie de fer (y compris renouvellement) . .	5,670,764	5,973,973	6,302,966	+ 632,202	+ 328,993
3. Bâtiments et installations mécaniques des stations . .	1,175,043	1,155,119	1,336,008	+ 160,965	+ 180,889
4. Télégraphes, signaux et divers . .	698,458	635,846	754,017	+ 55,559	+ 118,171
5. Déblayage de la neige et de la glace. . .	102,528	86,140	238,401	+ 135,873	+ 152,261
C 1. Frais de bureau . .	75,914	73,267	67,457	- 8,457	- 5,810
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service . .	42,843	40,147	36,774	- 6,069	- 3,373
3. Eclairage de la voie . .	48,078	48,542	48,515	+ 437	- 27
4. Complément et entretien de l'inventaire . .	242,951	208,800	239,947	- 3,004	+ 31,147
5. Indemnités p. l'usage temporaire de terrains et pertes de culture . .	895	2,597	925	+ 30	- 1,672
6. Divers . .	24,797	22,924	29,747	+ 4,950	+ 6,823
	15,067,315	15,169,911	15,968,418	+ 901,103	+ 798,507

Sur 1905 l'augmentation des dépenses du service de la voie est donc de 5,98% et sur les évaluations budgétaires de 5,26%.

En éliminant celles des dépenses de renouvellement qui sont prélevées sur le fonds de renouvellement, on obtient la comparaison suivante:

	Compte 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Compte 1906 Fr.	Compar. avec 1905 Fr.	Compar. avec budget Fr.
Dépenses totales . . .	15,067,315	15,169,911	15,963,418	+ 901,103	+ 798,507
moins:					
Dépenses de renouvellement . . .	4,159,261	4,320,000	4,241,202	+ 81,941	- 78,798
	<u>10,908,054</u>	<u>10,849,911</u>	<u>11,727,216</u>	<u>+ 819,162</u>	<u>+ 877,305</u>

Nous obtenons ainsi une augmentation des dépenses nettes de 7,51% sur 1905 et de 8,09% sur le budget de 1906.

Ici également, l'accroissement de dépenses sur 1905 aux rubriques du personnel dérive surtout des augmentations de traitement légales au 1er avril 1906; le détail figure aux pages 34 et 35 des comptes de 1906 (annexe au compte d'exploitation).

A. 1. Bureaux des ingénieurs en chef. Les prévisions budgétaires sont dépassées parce qu'il y a eu moins de restitutions du compte de construction pour frais généraux d'administration et de direction des travaux. Effectivement, la dépense est inférieure ensuite de mutations de personnel.

A. 2. Ingénieurs de la voie et leur personnel. Même observation que sous A. 1.

A. 3. Chefs de district et leurs aides. Les mutations, la réduction des indemnités de déplacements et des frais pour uniformes et enfin l'ouverture retardée de la ligne du Simplon constituent les principales causes de la diminution.

A. 4. Gardes-voie, gardes-barrières et leurs remplaçants. La diminution peut être motivée de la même façon que sous A. 3.; au IIIe arrondissement elle est due en outre à une nouvelle répartition des tronçons de gardiennage.

B. 1. Terrassements et ouvrages d'art. Si la dépense est inférieure à celle de 1905 cela tient à ce que divers travaux prévus pour 1904 ont été exécutés en 1905, de sorte que cette année a été particulièrement chargée. De plus, les dépenses de parachèvement imputables au compte d'exploitation de 1906 sont d'environ 100,000 francs inférieures à celles de 1905. C'est aussi la raison principale du dépassement sur le budget; il y a eu en outre plus de dépenses pour renchérissement du ballast au 1er

arrondissement, murs de protection et défenses des rives, etc. D'autre part, nous avons une diminution due au fait que dans les arrondissements II à IV on a différé la peinture de divers ponts et une partie du ballastage, que l'acquisition de ballast s'est faite à meilleur compte et que l'ouverture de la ligne du Simplon a été retardée.

B. 2. Voie de fer. L'excédent de dépenses sur le budget et l'année précédente résulte essentiellement de l'augmentation des « dépenses de parachèvement imputables au compte d'exploitation » ensuite de remaniements de voies sur la ligne et dans les stations lors de la pose de double-voies. Il faut signaler en outre d'importants travaux d'entretien dans les arrondissements II et III et l'exécution de remplacements de voies non budgetés au IVe arrondissement; plus de dépenses pour réglage et remplacement de voies.

B. 3. Bâtiments et installations mécaniques des stations. Ici également, il faut attribuer en partie l'accroissement de dépenses sur 1905 et sur nos prévisions budgétaires à la progression des dépenses de parachèvement imputables à l'exploitation; à ce facteur viennent s'ajouter l'exécution de travaux d'entretien pressants mais non prévus, de coûteuses réparations aux toitures de plusieurs grandes gares et de nombreux travaux d'amélioration. Une partie de l'augmentation résulte aussi de l'alimentation d'eau à diverses stations et maisons de gardes.

B. 4. Télégraphe, signaux et divers. L'excédent de dépenses provient aussi des parachèvements imputables à l'exploitation; de plus on a exécuté divers travaux différés en 1905; il faut reconnaître également que le budget était quelque peu serré.

B. 5. Déblayage de la neige et de la glace. Les conditions de température ont été très défavorables, surtout en décembre.

C. 1. Frais de bureau. Diminution de dépenses due à une réduction des frais d'impression à l'administration centrale et au IVe arrondissement.

C. 2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service. Réduction de dépenses par suite du remplacement des indemnités de chauffage en espèces par des livraisons de combustible.

C. 4. Complément et entretien de l'inventaire. L'augmentation de dépenses sur le budget résulte de l'entretien plus intense de wagons à ballast, de chasse-neige, de chariots et de l'outillage.

C. 6. Divers. Surcroît de dépenses occasionné par les frais de décoration lors des fêtes d'ouverture du Simplon.

III. Expédition et mouvement.

Pour 1906, les dépenses se sont élevées à fr. 27,879,650. 83
se répartissant de la manière suivante:

Rubriques	Compte 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Compte 1906 Fr.	Compar. avec 1905 Fr.	Compar. avec budget Fr.
A 1. Inspection de l'exploitation et du mouvement	706,704	790,654	761,707	+	55,003 — 28,947
2. Chefs de gare et de station et leur personnel . . .	15,989,954	18,121,463	17,872,863	+	1,882,909 — 248,600
3. Personnel des trains . . .	5,810,216	6,428,386	6,334,076	+	523,860 — 94,310
B 1. Frais de bureau . . .	1,001,910	1,085,628	1,037,334	+	35,424 — 48,294
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service et éclairage des gares et des stations . . .	1,280,646	1,308,118	1,364,878	+	84,232 + 56,760
3. Complément et entretien de l'inventaire . . .	260,249	230,987	287,497	+	27,248 + 56,510
4. Matières de consommation pour installations mécaniques et pour appareils télégraphiques	27,140	25,968	28,818	+	1,678 + 2,850
5. Camionnage et plombage	111,040	101,135	115,942	+	4,902 + 14,807
6. Divers . . .	74,845	62,994	76,536	+	1,691 + 13,542
	25,262,704	28,155,333	27,879,651	+	2,616,947 — 275,682

Il y a donc augmentation de 10,36% sur 1905 et diminution de 0,98% sur les évaluations budgétaires.

Quant au développement du trafic, qui provoque surtout un accroissement des dépenses des titres III et IV, voici les données comparatives en kilomètres de locomotives, service de manœuvre compris:

Compte 1905	Budget 1906	Compte 1906	Compar. avec 1905	Compar. avec 1906
Km. loc.	Km. loc.	Km. loc.	Km. loc.	Km. loc.
32,446,392	33,980,000	34,772,709	+ 2,326,317	+ 792,709

L'augmentation de parcours est de 7,17% sur 1905 et de 2,33% sur les prévisions que nous avions faites pour 1906.

L'accroissement de dépenses sur 1905 aux rubriques du personnel doit être attribué aux augmentations de traitement tri-sannuelles à partir du 1er avril 1906, ainsi qu'à l'engagement de personnel nouveau; le détail traduit en chiffres figure aux pages 38 et 39 des comptes de 1906 (annexe au compte d'exploitation).

A. 1. Inspection de l'exploitation et du mouvement. La dépense en moins sur nos estimations budgétaires provient de vacances temporaires et de mutations.

A. 2. Chefs de gare et de station et leur personnel. Comme cause de l'accroissement sur les dépenses de l'année précédente, il faut citer surtout les augmentations de traitement légales et l'engagement de nouveaux agents, par suite du développement du trafic; la diminution sur les prévisions budgétaires provient de mutations et de l'ouverture tardive de la ligne du Simplon.

D'un autre côté, les restitutions des diverses administrations pour frais d'exploitation de gares communes ont atteint un chiffre supérieur à nos prévisions, ensuite de l'augmentation importante des dépenses de personnel.

A. 3. Personnel des trains. Mêmes observations que sous A. 2.

B. 1. Frais de bureau. Augmentation sur 1905 due à l'extension du trafic; par contre les dépenses sont restées en-dessous de nos prévisions budgétaires pour l'administration centrale, les Ier, IIe et IIIe arrondissements.

B. 2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service et éclairage des gares et stations. L'extension et l'amélioration des installations et la prolongation de la durée d'éclairage par suite du trafic important sont la cause de l'augmentation de dépenses sur cette rubrique.

B. 3. Complément et entretien de l'inventaire. Dépenses en plus provenant d'acquisitions et de frais d'entretien plus considérables; de plus, le budget de 1906 était quelque peu faible.

B. 4. Matières de consommation pour installations mécaniques des stations et appareils de télégraphe. Plus de dépenses ensuite de nouvelles installations.

B. 5. Camionnage et plombage et B. 6. Divers. L'augmentation générale sur ces deux postes découle essentiellement du dé-

veloppement du trafic, qui a influencé toutes les rubriques touchant le matériel; pour la rubrique « divers » il faut encore mentionner le service de manœuvres avec chevaux.

IV. Traction et matériel.

Les dépenses se sont élevées en 1906 à fr. 32,901,246.11
se répartissant comme suit:

Rubriques	Compte 1905	Budget 1906	Compte 1906	Compar. avec 1905	Compar. avec budget
A 1. Bureaux centraux de la traction	395,628	444,366	408,778	+ 13,150	- 35,588
2. Personnel des machines et visiteurs du matériel	7,907,779	8,802,309	8,620,530	+ 712,751	- 181,779
3. Personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage du matériel roulant	1,782,989	1,993,790	1,967,311	+ 184,322	- 26,479
B 1. Combustibles	9,758,690	10,095,386	10,861,695	+ 1,103,005	+ 766,309
2. Suif et graisses	401,159	423,001	423,471	+ 22,312	+ 470
3. Huile pour l'éclairage et éclairage électrique	147,891	164,102	157,262	+ 9,371	- 6,840
4. Matières servant au nettoyage et à la désinfection, eau, sable et divers	429,913	419,478	471,670	+ 41,757	+ 52,192
C 1 ^a . Entretien des locomotives et tenders	3,865,940	4,254,321	4,053,328	+ 187,388	- 200,993
1 ^b . Renouv. des locomotives et tenders	1,050,433	1,219,000	1,195,798	+ 145,365	- 23,202
2 ^a . Entretien des voitures	1,530,393	1,455,886	1,755,820	+ 225,427	+ 299,934
A reporter	27,270,815	29,271,639	29,915,663	+ 2,644,848	+ 644,024

Rubriques	Compte 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Compte 1906 Fr.	Compar. avec 1905 Fr.	Compar. avec budget Fr.
Report 27,270,815	29,271,639	29,915,663	+2,644,848	+ 644,024	
2 ^a . Renouvellement des voitures .	554,896	535,000	517,565	— 37,331	— 17,435
3 ^a . Entretien des wagons	1,396,621	1,248,900	1,435,010	+ 38,389	+ 186,110
3 ^b . Renouvellement des wagons	978,600	660,000	483,213	— 495,387	— 176,787
4 ^a . Entretien des voitures automotrices	2,082	7,842	2,152	+ 70	— 5,690
4 ^b . Renouvellement des voitures automotrices . . .	—	—	36,230	+ 36,230	+ 36,230
D 1. Frais de bureau .	46,835	49,007	40,394	— 6,441	— 8,613
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service .	142,303	156,418	153,702	+ 11,399	— 2,716
3. Complément et entretien de l'inventaire .	258,344	273,427	302,067	+ 43,723	+ 28,640
4. Divers .	11,033	13,527	15,250	+ 4,217	+ 1,723
	30,661,529	32,215,760	32,901,246	+2,239,717	+ 685,486

L'augmentation est ainsi de 7,30% sur 1905 et de 2,13% sur nos évaluations budgétaires. Comme on le sait, ce chapitre comprend aussi l'amortissement du matériel roulant mis au rebut, dépenses qui sont couvertes par le fonds de renouvellement et figurent en recettes dans le compte de profits et pertes; après déduction de ces amortissements, on obtient la comparaison suivante des dépenses nettes du service de la traction:

	Compte 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Compte 1906 Fr.	Compar. avec 1905 Fr.	Compar. avec budge Fr.
Dépenses totales . . .	30,661,529	32,215,760	32,901,246	+2,239,717	+ 685,486
moins:					
Amortissement de matériel mis au rebut	2,583,929	2,414,000	2,232,807	- 351,122	- 181,193
Dépenses nettes	<u>28,077,600</u>	<u>29,801,760</u>	<u>30,668,439</u>	<u>+2,590,839</u>	<u>+ 866,679</u>

L'excédent de ces dépenses nettes est ainsi de 9,23% sur 1905 et de 2,91% sur nos évaluations budgétaires.

Au sujet de l'accroissement de dépenses sur 1905 aux rubriques du personnel, on peut invoquer les mêmes motifs que pour les autres titres, soit les augmentations de traitement légales au 1er avril 1906 et l'engagement de nouveaux agents; voir détail aux pages 40 et 41 des comptes de 1906 (annexe au compte d'exploitation).

A. 1. Bureaux centraux de la traction. La diminution sur le budget est due à des vacances momentanées, à des mutations et à des nominations différées.

A. 2. Personnel des machines et visiteurs du matériel. La dépense en moins sur nos évaluations provient en partie de ce que l'ouverture de la ligne du Simplon a été retardée; il faut citer en outre à l'appui de cette diminution des mutations de personnel et le fait qu'au IIe arrondissement les prévisions budgétaires concernant les allocations supplémentaires étaient un peu trop fortes.

A. 3. Personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage du matériel roulant. Réduction de dépense due à l'ouverture tardive de la ligne du Simplon, à des mutations de personnel et à de plus fortes restitutions de l'administration des postes.

B. 1. Combustibles. L'accroissement considérable de dépenses sur l'année précédente et sur nos prévisions budgétaires dérive du développement extraordinaire du trafic et de l'utilisation de locomotives de type lourd. Malgré l'ouverture tardive de la ligne du Simplon, les parcours dépassent nos évaluations de 2,33%.

B. 2. Suif et graisses. L'accroissement des parcours a également provoqué une plus forte consommation des matières de graissage.

B. 3. Huile pour l'éclairage et éclairage électrique. Augmentation sur 1905 due à l'acquisition de nouvelles batteries d'accumulateurs, ce qui a accru les frais de chargement; diminution

sur le budget résultant d'une réduction des frais de chargement au 1er arrondissement.

B. 4. Matières servant au nettoyage et à la désinfection, eau, sable et divers. Ici également les parcours plus nombreux ont exigé une plus forte consommation.

C. 1. a. Entretien des locomotives et tenders. Excédent de dépenses sur 1905 ensuite de réparations plus nombreuses et du renchérissement des diverses matières; par contre les dépenses sont restées en dessous de nos évaluations, étant donné que la revision d'un certain nombre de machines a dû être différée par suite du trafic considérable.

C. 2. a. Entretien des voitures. L'accroissement de dépenses sur 1905 et sur le budget de 1906 résulte du renchérissement général des matières et de réparations plus importantes.

C. 3. a. Entretien des wagons. Même observation.

Renouvellement du matériel roulant (voir mise au rebut à la charge du fonds de renouvellement, pages 63 et 72). L'augmentation sur 1905 se manifeste seulement sur l'amortissement des locomotives, deux de plus ayant été mises au rebut. On constate par contre une diminution pour les voitures et les wagons. Le chiffre budgétaire pour l'amortissement des locomotives et wagons n'a pas été atteint, bien qu'on ait mis au rebut les 52 voitures prévues.

D. 4. Frais de bureau. La dépense pour frais d'impression et de lithographie ainsi que pour l'établissement des feuilles de types normaux a été moins élevée.

D. 2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service. Plus de dépenses qu'en 1905 les locaux à l'usage du personnel ayant été augmentés et améliorés; légère économie sur le budget.

D. 3. Complément et entretien de l'inventaire. L'augmentation générale de dépenses provient de l'entretien d'un beaucoup plus grand nombre de batteries d'accumulateurs par suite de l'amélioration de l'éclairage des trains; de plus, l'entretien et l'acquisition de divers objets d'inventaire ont occasionné une dépense plus forte.

V. Dépenses diverses.

Pour 1906, elles se sont élevées à fr. 7,742,034. 39

Rubriques	Compte 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Compte 1906 Fr.	Compar. avec 1905 Fr.	Compar. avec budget Fr.
A 1. Loyers pour gares et sections communes	487,023	484,050	567,656	+ 80,633	+ 83,606
2. Location de matériel roulant	2,765,160	2,635,705	2,877,333	+112,173	+241,628
3. Locations diverses	37,814	38,249	36,559	- 1,255	- 1,690
C 1. Frais judiciaires	25,944	28,055	25,842	- 102	- 2,213
2. Assurances contre l'incendie	147,835	155,140	151,589	+ 3,754	- 3,551
3. Assurances et indemnités pour accidents	730,635	718,906	897,763	+167,128	+178,857
4. Assurances et indemnités de transports	106,216	128,963	166,820	+ 60,604	+ 37,857
5. Frais de transport par suite d'interruption de la voie	—	1,200	—	—	1,200
6. Impôts et droits	67,326	79,814	84,535	+ 17,209	+ 4,721
7. Allocations aux caisses de secours, pensions, subsides et gratifications	1,864,691	2,583,731	2,578,314	+ 713,623	- 5,417
8. Divers	192,842	295,247	355,623	+ 162,781	+ 60,376
	6,425,486	7,149,060	7,742,034	+1,316,548	+592,974

L'excédent de dépenses sur ce chapitre est de 20,49% sur 1905 et de 8,29% sur le budget. La forte augmentation sur l'année précédente atteint surtout les rubriques: location de matériel roulant, indemnités pour accidents, contributions aux caisses de secours et service de publicité. En voici la justification:

A. 1. *Loyers pour gares et tronçons communs.* La dépense en plus de 1906 concerne la gare de Domodossola pour laquelle on n'avait rien budgeté, le contrat ayant été conclu plus tard. D'autre part, le produit net du chemin de fer de jonction à Bâle a augmenté en raison du développement du trafic; or, suivant schéma des comptes, la part des chemins de fer badois au produit net résultant de l'exploitation commune doit être portée à cette rubrique comme loyer.

A. 2. *Location de matériel roulant.* Le développement du trafic a provoqué une augmentation de dépenses tant sur l'année précédente que sur les évaluations budgétaires. Le tableau ci-après donne la comparaison de nos dépenses, des recettes (voir chapitre des « recettes diverses ») et des dépenses nettes:

Location de matériel roulant.	Compte	Budget	Compte	Compar.	Compar.
	1905 Fr.	1906 Fr.	1906 Fr.	avec 1905 Fr.	avec budget Fr.
Dépenses . .	2,765,160	2,635,705	2,877,334	+ 112,174	+ 241,629
Recettes . .	1,248,959	1,040,000	1,283,991	+ 35,032	+ 243,991
Dépenses nettes	1,516,201	1,595,705	1,593,343	+ 77,142	- 2,362

Sur 1905 il y a donc une augmentation de 5,09% et sur le budget une diminution de 0,14%.

A. 3. *Locations diverses.* Légère diminution sur 1905 et sur nos prévisions.

C. 1. *Frais judiciaires.* Même observation.

C. 2. *Assurances contre l'incendie.* L'accroissement sur 1905 résulte de l'augmentation des valeurs assurées; par contre, le chiffre budgétaire de 1906 n'a pas été atteint.

C. 3. *Indemnités pour accidents.* Il y a plus de dépenses qu'en 1905; comme l'évaluation budgétaire pour 1906 était basée sur la dépense de 1905, il en est résulté une augmentation à peu près égale sur le budget.

C. 4. *Assurances et indemnités de transport.* Avec le développement du trafic en 1906 s'est accru le nombre des indemnités.

C. 5. *Frais de transport par suite d'interruption de la voie.* De même qu'en 1906, il n'y a pas eu de dépenses de cette nature.

C. 6. *Impôts et droits.* Le règlement de quelques impôts arriérés au IIIe arrondissement et l'accroissement des objets imposables au IVe arrondissement ont occasionné une augmentation de dépenses en 1906.

C. 7. *Contributions aux caisses de pensions.* La forte augmentation sur le compte de 1905 dérive des augmentations de traitement légales au 1er avril 1906 et de l'engagement de nouveaux agents; de ce fait, la contribution de l'administration s'est accrue d'environ 718,000 francs. Les gratifications pour nombreuses années de service sont aussi en légère augmentation; par contre, les pensions des anciennes compagnies privées, à la charge du compte d'exploitation, sont moins élevées.

C. 8. *Divers.* La cause principale de l'augmentation sur 1905 et sur les prévisions budgétaires provient de l'extension donnée au service de publicité (y compris les agences de Londres et de Paris), du loyer et de l'aménagement de nouveaux locaux à Londres. Cette rubrique comprend en outre les frais d'expertise des nouveaux statuts de la caisse de pensions et de secours, les

dépenses occasionnées par les fêtes d'inauguration du Simplon, fr. 46,150, et celles pour notre participation à l'exposition de Milan, environ fr. 50,000.

Compte du fonds de renouvellement

Le solde de ce compte s'élevait au 31 décembre 1905 à fr. 58,613,570. 59

Les versements de 1906, calculés sur la base du règlement du 28 septembre 1906 concernant le fonds de renouvellement des chemins de fer fédéraux. (approuvé par le Conseil fédéral) se montent à:

a. Pour voie de fer	fr. 3,286,980. 35
b. Pour matériel roulant	» 3,464,595. 40
c. Pour mobilier et ustensiles	» 333,133. 40
	—————
	fr. 7,084,709. 15

Les prélèvements effectués en 1906 se décomposent comme suit:

a. Pour voie de fer	fr. 4,536,167. 15
b. Pour matériel roulant	» 2,232,806. 70
c. Pour mobilier et ustensiles	» 153,321. 83
	—————
	» 6,922,295. 68

Excédent des versements	» 162,413. 47
Total à fin 1906	fr. 58,775,984. 06

Jusqu'à concurrence de fr. 58,535,480 ce montant est couvert par les titres du portefeuille de renouvellement (voir comptes de 1906, page 16).

Le chiffre des prélèvements pour voie de fer est de fr. 1,249,187 supérieur à celui des versements et cet état de choses durera jusqu'au moment où le renouvellement de la superstructure par du matériel C. F. F. (selon programme actuel) sera achevé.

L'excédent total des versements sur les prélèvements comporte fr. 162,413; il était de fr. 1,763,790 en 1905.

**Compte du fonds de couverture des anciennes pensions
de la Compagnie J.S.**

Voici les mouvements de ce fonds depuis l'origine :

Capital au 1 ^{er} janvier 1903	fr. 1,000,000. —
+ Intérêts 3 $\frac{1}{2}$ % pour 1903	» 35,000. —
	Ensemble
— Pensions payées en 1903	fr. 1,035,000. —
	» 116,988. 70
	Solde à fin 1903
+ Intérêts 3 $\frac{1}{2}$ % pour 1904	fr. 918,011. 30
	» 30,050. 40
	Ensemble
— Pensions payées en 1904	fr. 948,061. 70
	» 119,595. 75
	Solde à fin 1904
+ Intérêts 3 $\frac{1}{2}$ % pour 1905	fr. 828,465. 95
	» 26,967. 30
	Ensemble
— Pensions payées en 1905	fr. 855,433. 25
	» 109,323. 35
	Solde à fin 1905
+ Intérêts 3 $\frac{1}{2}$ % pour 1906	fr. 746,109. 90
	» 24,322. 50
	Ensemble
— Pensions payées en 1906	fr. 770,432. 40
	» 97,033. —
	Solde à fin 1906
	fr. 673,399. 40

Compte des entreprises accessoires.

Bateaux à vapeur sur le lac de Constance.

Le produit net pour l'année 1906 est de . . . fr. 165,313. 69

	Compte 1905. Fr.	Budget 1906. Fr.	Compte 1906. Fr.	Compar. avec 1905. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
Recettes . .	655,917	634,500	735,089	+ 79,172	+ 100,589
Dépenses . .	513,255	554,500	569,775	+ 56,520	+ 15,275
Produits nets .	142,662	80,000	165,314	+ 22,652	+ 85,314

Il y a donc une augmentation de 15,82% sur 1905 et de 106,64% sur les prévisions budgétaires. Ce résultat est dû à l'accroissement général du trafic en 1906; le produit du transport des voyageurs a atteint environ fr. 6000 et celui des marchandises près de fr. 73,000 de plus qu'en 1905.

Compte de profits et pertes.

Recettes.

1. *Solde actif de 1905.* Il s'élève à fr. 51,733. 92

Conformément à la décision de notre Conseil d'administration, sanctionnée par l'Assemblée fédérale, ce solde a été reporté à compte nouveau.

2. *Excédent des recettes d'exploitation.* Cet excédent est de fr. 45,429,666. 95

Compte 1905.	Budget 1906.	Compte 1906.	Compar. avec 1905	Compar. avec budget
fr. 40,520,424	fr. 38,522,350	fr. 45,429,667	fr. + 4,909,243	fr. + 6,907,317

L'augmentation est ainsi de 12,11% sur 1905 et de 17,93% sur nos prévisions budgétaires.

Ces différences ont été motivées au cours du présent rapport; nous ajoutons que les dépenses de renouvellement à la charge du fonds de renouvellement avaient été évaluées à fr. 6,884,000 tandis qu'en réalité elles ont été mises en charge du compte d'exploitation par » 6,922,296

La différence de fr. 38,296 doit être imputée à l'excédent des recettes d'exploitation, si l'on veut obtenir une comparaison exacte avec le budget.

Jusqu'ici, le coefficient d'exploitation a été de:

Pour 1902 (C. F. F. et J. S.)	61,11
» 1903	65,53
» 1904	67,68
» 1905	66,42
» 1906 il est de	65,80

De 1905 à 1906 il y a donc une diminution de 0,62. Cette légère amélioration résulte essentiellement de l'extension extraordinaire du trafic en 1906, faute de quoi le coefficient se serait élevé par suite des augmentations légales de traitement et de l'accroissement du personnel, mesure qu'il aurait fallu prendre même sans progression du trafic. Pour peu que ce dernier reste stationnaire, il faut s'attendre à une augmentation du coefficient, étant données les dépenses toujours croissantes du personnel et les fortes contributions à la Caisse de pensions et de secours des employés.

3. *Produit des capitaux disponibles.* Nos capitaux disponibles ont produit en 1906 fr. 4,150,614. 64

Compte de 1905. Budget de 1906. Compte de 1906. Diminution Augmentation
sur 1905. sur budget.

fr. 5,205,557. fr. 2,486,000. fr. 4,150,614. fr. 1,054,943. fr. 1,664,614.

Il y a donc diminution de 20,26% sur 1905 et plus-value de 66,95% sur les prévisions budgétaires.

Les différences en moins des revenus de nos capitaux disponibles, comparés à ceux de 1905, proviennent essentiellement de ce que, par suite de la liquidation du Jura-Simplon, nous n'avons plus eu à percevoir l'intérêt sur les actions échangées. Ces différences sont détaillées dans le tableau suivant:

	Revenus en 1905 Fr.	Revenus en 1906 Fr.	Différences en 1906 Fr.
Intérêts des titres en portefeuille, y compris le portefeuille du fonds de renouvellement	2,932,317. 65	3,218,714. 80	+ 286,397. 15
Bénéfice sur réalisations de titres et plus-values	23,695. 25	146,843. 25	+ 123,148. —
Bénéfices de change, escomptes divers et coupons prescrits	95,887. 91	121,445. 59	+ 25,557. 68
Intérêts perçus en comptes courants, (y compris l'intérêt sur actions J. S., en 1905)	2,119,971. 24	564,428. 08	-1,555,543. 16
Produits du portefeuille de change	1,211. 98	81,195. 54	+ 79,983. 56
Intérêts divers	32,473. 03	17,987. 38	- 14,485. 65
Totaux	5,205,557, 06	4,150,614. 64	-1,054,942. 42

4. *Intérêts des capitaux employés à la construction de nouvelles lignes.* Ces intérêts se sont élevés en 1906 à fr. 1,388,058. 39

Compte de 1905. Budget de 1906. Compte de 1906. Diminution Augmentation
sur 1905. sur budget.

fr. 2,417,234 fr. 800,000 fr. 1,388,058 fr. 1,029,176 fr. 588,058

La diminution sur 1905 est de 42,57% et la plus-value sur les estimations budgétaires de 73,50%.

Les différences entre nos évaluations et la réalité se décomposent comme suit:

	Intérêts de construction du Simplon Fr.	Intérêts divers de construction Fr.	Totaux Fr.
Estimation budgétaire pour 1906	—	800,000	800,000
Intérêts comptabilisés en 1906	943,905	444,153	1,388,058
Différences	+ 943,905	- 355,847	+ 588,058

La plus-value afférente au Simplon s'explique par le fait que cette ligne n'a été ouverte à l'exploitation que le 1er juin 1906,

et qu'au moment de l'établissement du budget de 1906 on espérait pouvoir commencer l'exploitation déjà le 1er janvier 1906. La moins-value dérive aussi du retard dans l'exécution des grands travaux de construction.

5. *Produit des entreprises accessoires.* La navigation à vapeur sur le lac de Constance a produit en 1906 fr. 165,313.69

Voir le compte y relatif, page ... du présent rapport.

6. *Sommes prélevées sur les fonds spéciaux.* Ce sont les prélevements sur le fonds de renouvellement et ceux effectués sur le fonds de couverture des anciennes pensions J. S.

a. *Prélèvements sur le fonds de renouvellement.* En 1906, ils se sont élevés à fr. 6,922,295.68

Compte 1905	Budget 1906	Compte 1906	Compar. avec 1905	Compar. avec budget
fr. 6,971,280	fr. 6,884,000	fr. 6,922,296	fr. - 48,984	fr. + 38,296

Il y a ainsi diminution de 0,70% sur 1905 et une plus-value de 0,56% sur le budget.

Ces prélèvements se répartissent comme suit:

Compte 1905	Budget 1906	Compte 1906	Compar. avec 1905	Compar. avec budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.

Renouvellement de la superstructure.

I ^{er} arrondissement	1,114,674	1,108,000	1,057,956	- 56,718	- 50,044
II ^e »	765,475	962,000	985,335	+ 219,860	+ 23,335
III ^e »	1,439,899	1,433,000	1,441,949	+ 2,050	+ 8,949
IV ^e »	839,213	817,000	1,050,927	+ 211,714	+ 238,927
	4,159,261	4,320,000	4,536,167	+ 376,906	+ 216,167

Renouvellement du matériel roulant:

Locomotives	983,918	1,219,000	1,134,131	+ 150,213	- 84,869
Chaudières	66,515	-	61,667	- 4,848	+ 61,667
Voitures	554,896	535,000	517,566	- 37,330	- 17,434
Wagons	978,600	660,000	483,213	- 495,387	- 176,787
Voitures automotrices	-	-	36,230	+ 36,230	+ 36,230
	2,583,929	2,414,000	2,232,807	- 351,122	- 181,193

Renouvellement du mobilier:

Administration centrale et arrondissements I-IV	228,090	150,000	153,322	- 74,768	+ 3,322
Total des prélèvements	6,971,280	6,884,000	6,922,296	- 48,984	+ 38,296

b. *Prélèvements sur le fonds de couverture des anciennes pensions J.-S.* En 1906, ces prélèvements se sont élevés à fr. 97,033

Compte 1905.	Budget 1906.	Compte 1905.	Compar. avec 1905.	Compar. avec budget.
fr. 109,323	fr. 120,000	fr. 97,033	fr. — 12,290	fr. — 22,967

7. *Ressources et rentrées diverses.* Elles ont produit en 1906 fr. 59,039. 41

Compte 1905	Budget 1906	Compte 1906	Compar. avec 1905	Compar. avec budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
118,147	20,000	59,039	— 59,108	+ 39,039

Ces rentrées se décomposent pour 1906 comme suit:

Superdividende pour 1905 de la Compagnie du Gothard, soit la part échue aux C. F. F. comme successeurs des anciennes compagnies du Central suisse et du Nord-Est suisse fr. 15,079. 60

Somme nette récupérée par les C. F. F. sur les fr. 100,000 volés en 1905 par H. Wydler, receveur aux bagages, à Winterthour

» 41,342. 85

Vente d'une source d'eau à la commune de Flawil

» 300. —

Gains sur réalisations de biens-fonds disponibles

» 2,316. 96

Total fr. 59,039. 41

Dépenses.

1. *Bonification payée aux propriétaires de lignes prises à bail.* Nous avons payé en 1906 fr. 30,000. —

C'est le prix du bail du Vevey-Chexbres, tel qu'il est budgeté.

2. *Intérêts en comptes-courants, provisions, etc.* En 1906, nos dépenses de ce chef ont été de fr. 609,166. 90

Compte 1905	Budget 1906	Compte 1906	Compar. avec 1905	Compar. avec budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
4,629,810	1,915,000	609,167	— 4,020,643	— 1,305,833

Il y a donc diminution de la somme d'intérêts débiteurs sur 1905 de 86,84% et diminution sur les prévisions budgétaires de 68,18%.

La dépense de 1906 se décompose comme suit

Intérêts en comptes-courants	fr.	7,288. 36
Intérêts sur bons de caisse	»	300,685. 50
Intérêts divers	»	14,640. 36
Commissions payées sur coupons et encassem- ment de titres	»	56,226. 35
Agios, pertes de cours, moins-values de titres et divers	»	230,326. 33
		<hr/>
	fr.	609,166. 90

3. *Intérêts des emprunts consolidés.* En 1906, cette dépense s'est élevée à

fr. 39,505,387. 45

Compte 1905	Budget 1906	Compte 1906	Compar. avec 1905	Compar. avec budget
fr. 35,760,755	fr. 37,090,490	fr. 39,505,387	fr. + 3,744,632	fr. + 2,414,897

Le tableau suivant, qui indique les intérêts payés sur chacun des emprunts consolidés, explique les différences en plus de 10,47% sur 1905 et en plus de 6,51% sur nos prévisions budgétaires.

Désignation des emprunts	Compte 1905. Fr.	le Budget de 1906. Fr.	Compte de 1906. Fr.	Observations.
Rente 3% des chemins de fer 1890	—	—	2,079,990	<p>Reprise de l'emprunt ensuite de la liquidation du fonds des chemins de fer.</p> <p>Augmentation sur compte 1905 fr. 2,432,010 et sur budget 1906 fr. 980,000.</p> <p>Nous avons émis en 1905 fr. 11,028,000 pr. échange d'actions JS.</p> <p>„ 35,000,000 pour besoins de constr. et pr. consolidation de la dette flottante.</p>
Chemins d. fer féd. 3½ % de 1899/02	13,317,990	14,770,000	15,750,000	<p>fr. 46,028,000 ensemble.</p> <p>dont: fr. 15,000,000 sur lesquels nous avons payé l'intérêt toute l'année.</p> <p>et fr. 31.028,000 sur lesquels nous avons payé un semestre d'intérêt.</p> <p>en 1906.</p> <p>fr. 55,000,000 jouissance 31 décembre 1905 pour la conversion des emprunts Jura-Berne-Lucerne et Brünig 1889 remboursables le 31 mars 1907, besoins de construction et acquisition de matériel roulant.</p>
A reporter	13,317,990	14,770,000	17,829,990	

Désignation des emprunts	Compte de 1905 Fr.	Budget de 1906 Fr.	Compte de 1906 Fr.	Observations.
Report	13,317,990	14,770,000	17,829,990	
Rente des CFF de 1900	3,000,000	3,000,000	3,000,000	
3% différé CFF 1903	5,250,000	5,250,000	5,250,000	
Central-Suisse 4% 1876	940,191	924,422	924,422	Diminution de fr. 15,769 en 1906 sur 1905 — Provient de remboursements de titres sortis au tirage.
Central-Suisse 4% 1880	736,400	732,067	732,067	Diminution de fr. 4,333 en 1906 sur 1905 — Même observation.
Central-Suisse 3 1/2 % Juin 1894	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
Central-Suisse 3 1/2 % Oct. 1894	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
Nord-Est-Suisse 4% 1880	120,000	120,000	120,000	
Nord-Est-Suisse 3 1/2 % 1894	350,000	350,000	350,000	
Nord-Est-Suisse 3 1/2 % 1895	245,000	245,000	245,000	
Nord-Est-Suisse 3 1/2 % 1896	1,225,000	1,225,000	1,225,000	
Nord-Est-Suisse 3 1/2 % 1897	367,937	367,937	367,937	
Nord-Est-Suisse Subvention rive droite du lac de Zurich	41,950	32,813	32,813	Diminution de fr. 9,137 en 1906 sur 1905 — Provient de rem- boursements de titres arrivant à échéance.
Nord-Est-Suisse Empr. de sub- vention Bülach- Schaffhouse	7,484	3,910	3,910	Diminution de fr. 3,574 en 1906 sur 1905 — Même observation.
Union Suisse 4% I ^{re} hypothèque	894,724	846,724	846,724	Diminution de fr. 48,000 en 1906 sur 1905 — Provient de rem- boursements de titres sortis au tirage.
Union Suisse 4% II ^e hypothèque	448,468	424,468	424,468	Diminution de fr. 24,000 en 1906 sur 1905 — Même obser-vation
Union Suisse 3 et 5% de 1857	14,820	6,607	6,607	Diminution de fr. 8,213 en 1906 sur 1905 — Même obser-vation
A reporter	29,059,964	30,398,948	33,458,938	

Désignation des emprunts	Compte de 1905. Fr.	Budget de 1906. Fr.	Compte de 1906. Fr.	Observations.
Report	29,059,964	30,398,948	33,458,938	
Union Suisse 3 et 5 % 1859 . . .	12,623	8,370	8,370	Diminution de fr. 4,253 en 1906 sur 1905 — Même observation.
Jougne-Eclépens 3 %	219,781	218,574	218,574	Diminution de fr. 1,207 en 1906 sur 1905 — Même observation.
Franco-Suisse 2 8/11 % 1868 . .	442,350	438,561	438,561	Diminution de fr. 3,789 en 1906 sur 1905 — Même observation.
Jura - Berne - Lucerne 3 1/2 % 1889	1,015,000	1,015,000	477,610	Diminution de fr. 537,390 en 1906 sur 1905 et budget 1906 — Provient de la conversion de fr. 20,472,000 le 31 mars 1906.
Brünig 3 1/2 % 1889	175,000	175,000	67,297	Diminution de fr. 107,703 en 1906 sur 1905 et budget 1906 — Provient de la conversion de fr. 4,103,000 le 31 mars 1906.
Jura-Simplon 3 1/2 % 1894 . .	4,836,037	4,836,037	4,836,037	
	<u>35,760,755</u>	<u>37,090,490</u>	<u>39,505,387</u>	

Comparaison de nos charges d'intérêts.

	Compte 1905. Fr.	Budget 1906. Fr.	Compte 1906. Fr.
Intérêts en compte-courant, commissions, etc.	4,629,810	1,915,000	609,167
Intérêts des emprunts consolidés	<u>35,760,755</u>	<u>37,090,500</u>	<u>39,505,387</u>
Charges brutes	40,390,565	39,005,500	40,114,554
Produit des capitaux disponibles et intérêts de construction . .	7,622,791	3,286,000	5,538,673
Charges nettes	<u>32,767,774</u>	<u>35,719,500</u>	<u>34,575,881</u>

Sur 1905, l'augmentation de nos charges d'intérêts est de fr. 1,808,107; elle est le fait de nos dépenses pour travaux de construction et de reconstruction, ainsi que de nos acquisitions de matériel.

Sur les prévisions budgétaires, il y a une diminution de fr. 1,143,619; elle s'explique par les faits suivants: en 1906, on a comptabilisé les intérêts du compte de construction du Simplon pour 5 mois par fr. 943,900 alors que ce poste n'a pas été prévu au budget. D'autre part les intérêts de capitaux affectés à des

constructions nouvelles, budgetés à fr. 800,000 n'ont donné que fr. 444,000. Par contre il y a eu une amélioration sensible sur les produits de capitaux disponibles.

4. *Sommes affectées à des amortissements.* En 1906, nous amortissons fr. 5,890,440. 91

Compte 1905.	Budget 1906.	Compte 1906.	Compar. avec 1905.	Compar. avec budget.
fr. 5,210,941	fr. 5,538,160	fr. 5,890,441	fr. +679,500	fr. +352,281

Cet amortissement comprend l'amortissement légal, l'amortissement des frais d'emprunts, l'amortissement d'installations disparues et de dépenses diverses.

a) *amortissement légal.* Il se compose de:
la quatrième annuité sur capital d'établissement
 au 31 décembre 1902, soit le 0,538857 % de
 fr. 888,615,022 = fr. 4,793,752. 80
la troisième annuité des dépenses faites en 1903
 soit le 0,545081 % de fr. 12,905,691 = » 70,346. 45
la deuxième annuité des dépenses faites en 1904
 soit le 0,526649 % de fr. 23,717,654 = » 124,908. 80
la première annuité des dépenses faites en 1905
 soit le 0,508840 % de fr. 22,544,071 = » 114,713. 25
fr. 5,103,721. 30

Le total des dépenses de 1905, soumises à l'amortissement en 60 ans, se calcule comme suit:

Dépenses de construction faites en 1905	fr. 30,243,560.—
Moins dépenses pour matériel d'exploitation (ma- tériel roulant et mobilier)	<u>» 10,999,270.—</u>
Plus le 30 % de ces dépenses pour matériel d'ex- ploitation	<u>fr. 19,244,290.—</u>
	<u>» 3,299,781.—</u>
	<u>fr. 22,544,071.—</u>

b) *Amortissement d'installations disparues*
troisième annuité pour 1906 fr. 280,000.—
 c) *amortissement des frais d'emprunts*
*troisième annuité pour l'amortissement des diffé-
rences de cours et frais d'emprunts* fr. 116,495.—
*Première annuité pour l'amor-
tissement du déficit du fonds des
hémis de fer* fr. 9,754,320:60 = » 162,500.— fr. 278,995.—

d) *Amortissement de dépenses diverses.* Nous amortissons en outre:

1. la valeur de pièces de réserve d'anciens types de l'Union-Suisse, non utilisables	fr. 153,155,33
2. les frais de liquidation des com- pagnies du Central-Suisse, du Nord- Est suisse et de l'Union suisse, s'éle- vant à	<u>» 74,569. 28</u> <u>fr. 227,724. 61</u>

5. *Versements dans les fonds spéciaux.* Outre l'intérêt du capital de couverture des anciennes pensions J.-S., fr. 24,322. 50, ce chapitre comprend les versements au fonds de renouvellement, soit ensemble fr. 7,084,709. 15

Compte 1905.	Budget 1906.	Compte 1906.	Compar. avec 1905.	Compar. avec budget.
fr. 8,735,070	fr. 8,928,540	fr. 7,084,709	fr. —1,650,361	fr. —1,843,831

Malgré les prestations plus considérables du service de la traction, dues à l'extension du trafic, les versements sont de 18,89% inférieurs à ceux de 1905 et de 20,63% en dessous de nos prévisions. Cette diminution résulte de l'application du nouveau règlement du 28 septembre 1906 concernant le fonds de renouvellement des chemins de fer fédéraux, dont les normes figurent pour la première fois dans les versements de 1906. Ces derniers se décomposent comme suit:

1. Pour la superstructure:

a) par mètre de voie, longueur moyenne de l'année 4,045,100 mètres à 30 centimes . . .	fr. 1,213,530.—
b) par kilomètre de locomotive ayant circulé sur nos voies (non compris le service de manœuvre) 29,620,719 km. à 7cts. . . .	<u>2,073,450. 35</u> fr. 3,286,980. 35

2. Pour le matériel roulant.

Par km. de parcours de nos propres machines ayant circulé sur nos lignes et sur des lignes étrangères, y compris les services de manœuvre et haut le pied, soit:

a) Pour locomotives 34,772,709 km. loc. à 4,7 cts. . . .	fr. 1,634,317. 35
b) Pour voitures 293,573,481 km. essieu à 0,3 cts. . . .	» 880,720. 45
c) Pour wagons 339,127,721 km. essieu à 0,28 cts. . . .	<u>949,557. 60</u> fr. 3,464,595. 40

3. Pour mobilier et ustensiles.

2½ % de fr. 13,325,336. 84, état moyen de l'année	»	333,133. 40
Total des versements	fr.	<u>7,084,709. 15</u>

6. *Dépenses pour buts divers.* Nous avons dépensé en 1906 fr. 291,204. 98

Compte 1905	Budget 1906	Compte 1906	Compar. avec 1905	Compar. avec budget
fr. 500,085	fr. 112,000	fr. 291,205	fr. — 208,880	fr. + 179,205

Ces dépenses comprennent les postes suivants:

Déficit d'exploitation de la ligne Wald-Rüti . fr. 13,063. 86 budgeté à fr. 30,000. La diminution du déficit est due principalement à l'augmentation du trafic. La reprise de l'exploitation de cette ligne par la Tösstalbahn depuis le 1er octobre 1906 a aussi influencé heureusement le résultat de l'exercice 1906.

Subvention à la Société zurichoise de navigation à vapeur » 16,605. 45

La subvention qui peut s'élever au maximum à fr. 18,000, a été budgetée par fr. 12,000.

Perte nette résultant des détournements commis par F. Burnod, caissier aux entrepôts de Morges » 86,209. 49

Le déficit laissé par cet agent s'est élevé, frais compris, à fr. 111,240. 34, tandis que la liquidation de la faillite n'a produit que fr. 25,030. 85.

Excédent d'intérêts de 1905 du compte : « fonds des chemins de fer » » 144,305. 18

Ces intérêts concernent la Rente 3% des chemins de fer de 1890 et les actions privilégiées J.-S. qui appartenaient à la Confédération.

Subventions à des Ecoles de chemins de fer » 31,021. —

Elles se décomposent comme suit:

St-Gall	fr. 11,841
Winterthur	„ 5,900
Bienne	„ 13,280
	<hr/>
	fr. 31,021

Total fr. 291,204. 98

Comparaison générale du compte de profits et pertes de 1906
avec le compte de 1905 et le budget de 1906.

	Différences de 1906 avec 1905	Différences de 1906 avec budget de 1906
	Fr.	Fr.
Excédent des recettes d'exploitation	+ 4,909,243	+ 6,907,317
Produit des entreprises accessoires .	+ 22,652	+ 85,314
Prélèvements sur fonds spéciaux .	- 61,275	+ 15,328
Subventions pour l'exploitation .	-	- 66,000
Ressources et rentrées diverses .	- 59,108	+ 39,039
<i>Différences sur recettes</i> . . .	<u>+ 4,811,512</u>	<u>+ 6,980,998</u>
Charges nettes d'intérêts . . .	<u>+ 1,808,107</u>	<u>- 1,143,619</u>
Indemnités pour locations de lignes	-	-
Sommes affectées à des amortissements	+ 679,500	+ 352,281
Versements dans les fonds spéciaux	- 1,653,006	- 1,844,008
Dépenses diverses	- 208,879	+ 179,205
<i>Différences sur dépenses</i> . . .	<u>+ 625,722</u>	<u>- 2,456,141</u>
<i>Différences sur recettes</i> . . .	<u>+ 4,811,512</u>	<u>+ 6,980,998</u>
<i>Différences sur dépenses</i> . . .	<u>+ 625,722</u>	<u>- 2,456,141</u>
<i>Différences sur soldes</i> . . .	<u>+ 4,185,790</u>	<u>+ 9,437,139</u>

Il y a donc amélioration sur 1905 de fr. 4,185,790 et sur nos estimations budgétaires de fr. 9,437,139.

Bilan au 31 décembre 1906.

Le total actif et passif du bilan au 31 décembre 1906 est de fr. 1,238,339,308. 69 contre fr. 1,201,709,284. 03 au 31 décembre 1905.

Actif.

I. Compte de construction. Il s'élève à fr. 889,522,056. 76 et se décompose de la manière suivante:

	Chemins de fer et ins- tallations fixes	Matériel roulant	Mobilier et ustensiles	Totaux
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Au 31 décembre 1905	720,524,668	140,054,422	12,887,275	873,466,365
Dépenses de construction en 1906	5,276,766	9,902,802	876,124	16,055,692
Au 31 décembre 1906	<u>725,801,434</u>	<u>149,957,224</u>	<u>13,763,399</u>	<u>889,522,057</u>

Les dépenses portées au compte de construction en 1906 se répartissent de la manière suivante:

a. Chemin de fer et installations fixes:

b. Matériel roulant:

	Fr.	Fr.
63 locomotives . . .	5,462,208	
moins: amortissement de 19 locomotives . . .	1,219,496	<u>4,242,712</u>
157 voitures . . .	4,471,854	
moins: amortissement de 52 voitures . . .	539,131	<u>3,932,723</u>
360 wagons . . .	2,150,900	
moins: amortissement de 118 wagons . . .	503,347	<u>1,647,553</u>
		<u>9,822,988</u>

moins: amortissement d'une voiture automotrice . . .	37,740	
	9,785,248	
Divers	117,554	
		fr. 9,902,802
<i>c. Mobilier et ustensiles:</i>		
Administration centrale	9,108	
I ^{er} arrondissement	167,958	
II ^e " "	355,058	
III ^e " "	187,591	
IV ^e " "	156,409	
		fr. 876,124
		fr. 16,055,692

II. Travaux de construction inachevés. Au 31 décembre, ce chapitre s'élève à fr. 115,852,214. 03

Le tableau ci-après donne un résumé des modifications survenues durant l'année 1906:

	Montants			Différences
	Au 31 dée. 1905	Au 31 dée. 1906	Fr.	
Direction générale	294,139	599,819	+	305,680
I ^{er} arrondissement (divers)	11,107,383	12,691,523	+	1,584,140
II ^e " "	1,451,966	2,443,405	+	991,439
III ^e " "	2,017,034	2,930,703	+	913,669
IV ^e " "	3,941,040	6,001,994	+	2,060,954
Ligne du Simplon	66,355,770	68,280,072	+	1,924,302
Gare de Bâle	11,778,331	14,841,625	+	3,063,294
" de St-Gall	3,907,315	4,267,437	+	360,122
Ligne du Ricken	550,413	3,795,636	+	3,245,223
	101,403,391	115,852,214	+	14,448,823

Les différences en plus entre les dépenses au 31 décembre 1905 et celles à fin 1906 résultent de la continuation des travaux pour les objets suivants:

Direction générale. Construction de locomotives et de voitures à voyageurs.

I^{er} arrondissement. Extension des gares de Renens, Lausanne et Vevey, des stations de Vallorbe, St-Maurice, Chexbres et des ateliers d'Yverdon; doubles-voies Villeneuve-Aigle, Aigle St-Maurice, Daillens-Bofflens et Croy-Vallorbe.

IIe arrondissement. Construction de la nouvelle station de Bettlach, extension de la station de Laufon, suppression de passages à niveau, nouveau bâtiment de service à la gare de Berne et double-voie Aarbourg-Lucerne.

IIIe arrondissement. Agrandissement des stations d'Oerlikon, Richterswil, Uetikon, Flums et Döttingen-Klingnau, extension des voies et construction de quais à la gare de Zoug, passage sous voie de la route de Lenzbourg, à Aarau, nouveaux ateliers à Zurich et suppression de passages à niveau.

IVe arrondissement. Double-voie Oberwinterthour-Romanshorn, construction de la nouvelle station d'Attikon, remplacement du pont sur la Thur près d'Andelfingen et construction d'un nouveau chantier de réparation des bateaux à Romanshorn.

Simplon. Travaux de parachèvement.

Gare de Bâle. Construction des bâtiments, acquisitions de terrain pour l'entrée de la ligne du Jura; passage sous voie de la route de St-Jacques et abaissement de la ligne Bâle-Pratteln.

Gare de St-Gall. Acquisitions de biens-fonds disponibles; passage sous voie de la Waisenhausstrasse.

Chemin de fer du Ricken. Travaux dans le tunnel.

Dépenses de construction de 1906.

Le compte de construction a augmenté en 1906 de	fr. 16,055,692
Sur le compte des travaux inachevés, l'augmentation est de	» 14,448,823
Les dépenses pour entreprises accessoires (lac de Constance) ont augmenté de	» 250,835
Pour 1906, les dépenses nettes de construction s'élèvent à	fr. 30,755,350

Dans ce montant ne sont pas compris:

Les amortissements pour installations supprimées	fr. 279,546
Les dépenses de parachèvement imputables au compte d'exploitation	» 1,238,370
ainsi que les amortissements pour matériel roulant mis au rebut (valeur du matériel retiré déduite)	» 2,232,807
Pour 1906, ces dépenses s'élèvent à	fr. 3,750,723

III. a. Excédent du prix de rachat sur les postes actifs des anciennes compagnies. Ce chapitre ne s'est pas modifié en 1906, il s'élève à fr. 80,971,869. 82

III. b. Dépenses à amortir. Au 31 décembre 1905 ce compte présentait un solde débiteur de fr. 8,974,103,85

En 1906, ce chapitre s'est accru des sommes suivantes :

Déficit du fonds des chemins de fer fr. 9,754,320.10

Frais d'émission de fr. 80,000,000 en

obligations 3 1/2 % C F F 1899/1902,

émises en 1905/1906 » 1,638,006.55

» 11,392,326.65

Installations disparues :

Vieux pont en fer sur la Thur près d'Andelfingen	fr. 204,060.23
Vieille remise de wagons à Coire	» 18,536.04
Chariot transbordeur à Coire	» 27,543.11
Piliers en fer du pont sur la Thur près d'Ossingen	» 14,421.85
Divers en intérêts et frais	» 14,985.—
	» 279,546.23
	fr. 20,645,976.73
à reporter	

En revanche nous avons amorti en 1906:

sur travaux pour extension de gares,

3^{me} annuité fr. 280,000.—

amortissement supplémentaire » 600,000.—

fr. 880,000.—

sur pertes de cours et frais d'émission d'emprunts, 3^{me} annuité fr. 116,495.—

1^{re} annuité d'amortissement du déficit du fonds des chemins de fer » 162,500.—

» 278,995.—

Divers :

Amortissement de la valeur de pièces de réserve d'anciens types de l'Union suisse, non utilisables

» 153,155.33

Frais de liquidation des compagnies du Central suisse, du Nord-Est suisse et de l'Union suisse

» 74,569.28

fr. -1,386,719.61

Sold e débiteur au 31 décembre 1906

fr. 19,259,257.1

Nous donnons à l'appui de ce tableau comparatif les renseignements suivants:

Caisses, Dépôts en banque. Rien à signaler.

Portefeuille de change. Voici le mouvement de notre portefeuille d'effets de change comprenant aussi des obligations 3 $\frac{1}{2}\%$ J. B. L. et Brünig de 1889 dénoncées au remboursement pour le 31 mars 1907, que nous avons rachetées.

En 1906, il est entré dans notre portefeuille des effets de change et des obligations dénoncées pour	fr. 13,168,611.43
Escomptes et différences de cours	» 81,195.54

fr. 13,249,806.97

Il est sorti du portefeuille des effets encaissés pour	» 13,224,588.22
------------------------------------------------------------------	-----------------

Reste au 31 décembre 1906 les obligations rachetées, remboursables le 31 mars 1907	fr. 25,218.75
----------------------------------------------------------------------------------------------	---------------

Portefeuille de fonds publics. Voici le mouvement pendant l'année 1906:

Montant du portefeuille au 31 décembre 1905	fr. 5,348,244.50
Titres mis en portefeuille:	

Repris du portefeuille de la caisse de secours et de pensions J. S.	» 1,371,580.—
Repris du portefeuille du fonds des chemins de fer	» 16,956,105.—
Autres titres mis en portefeuille	» 4,019,459.50
A reporter fr. 27,695,389.—	

Moins:

Réalisations de Fonds d'Etats, d'obligations de banques et de titres divers	fr. 3,726,678.70
---------------------------------------------------------------------------------------	------------------

Attributions au portefeuille du fonds de renouvellement, en complément ou en remplacement de titres réalisés	» 8,290,000.—
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------

Attributions aux caisses de secours des anciennes compagnies	» 2,974,000.—
» 14,990,678.70	

Reste fr. 12,704,710.30

Plus: différences de cours » 81,578.70

Valeur du portefeuille de fonds publics au 31 décembre 1906	fr. 12,786,289.—
-----------------------------------------------------------------------	------------------

Portefeuille du fonds de renouvellement. Voici le mouvement en 1906:

Montant du portefeuille au 31 décembre 1905 . . . fr. 55,455,385.—

Attributions de titres provenant du portefeuille de

fonds publics » 8,290,000.—

Autres titres mis en portefeuille » 5,075,000.—

fr. 68,820,385.—

Moins :

Réalisations de titres fr. 10,206,818.55

Différences de cours » 78,086.45

» 10,284,905 —

Montant au 31 décembre 1906 fr. 58,535,480.—

Biens-fonds disponibles. La valeur d'inventaire au 31 décembre 1905 était de fr. 4,221,203.64

En 1906, il a été fait diverses

acquisitions pour fr. 133,092.18

Et il a été réalisé » 57,556.11

D'où une augmentation sur 1905 de » 75,536.07

Montant au 31 décembre 1906 fr. 4,296,739.71

Approvisionnements en matériaux. Leur valeur d'inventaire était au 31 décembre 1905 de fr. 21,573,078.08

Elle est au 31 décembre 1906 de » 20,939,568.1

Diminution sur 1905 de fr. 633,509.92

Débiteurs divers. Montant au 31 décembre 1905 fr. 23,691,495.62

En 1906 a été liquidé le solde de fr. 25,000,000 en obligations 3½ % CFF 1899/1902, compris dans le montant ci-dessus par » 18,140,000.—

Reste fr. 5,551,495.62

au 31 décembre 1906, le solde est de » 5,528,189.46

Diminution des débiteurs sur 1905 fr. 23,306.16

Passif.

I. Emprunts consolidés. Au 31 décembre 1905, le capital nominal des emprunts concernant les chemins de fer fédéraux se montait à fr. 1,018,833,500

En 1906, il a été mis en circulation en obligations $3\frac{1}{2}\%$ C. F. F. :

Pour la conversion des emprunts $3\frac{1}{2}\%$ Jura-Berne-Lucerne et Brunig de 1889, remboursables le 31 mars 1907, et pour besoins de construction et acquisition de matériel roulant fr. 53,972,000

En outre, nous avons repris le service de la Rente 3% des chemins de fer de 1890 ensuite de la liquidation du Fonds des chemins de fer » 69,333,000

» 123,305,000
fr. 1,142,138,500

Il a été procédé aux remboursements suivants :

a. *Obligations sorties au tirage.*

4%	Central suisse 1876	.	.	.	fr. 395,500
4%	» 1880	.	.	.	» 110,000
4%	Union suisse 1re hypothèque .	.	.	.	» 1,200,000
4%	» II ^{me} »	.	.	.	» 600,000
3%	» de 1857	.	.	.	» 53,000
5%	» de 1857	.	.	.	» 134,100
3%	» de 1859	.	.	.	» 38,000
5%	» de 1859	.	.	.	» 63,000
$2\frac{8}{11}\%$	Franco-Suisse de 1868	.	.	.	» 139,700
					fr. 2,733,300

b. *Obligations converties.*

$3\frac{1}{2}\%$	Jura-Berne-Lucerne de 1889	.	.	fr. 20,472,000
$3\frac{1}{2}\%$	Brunig de 1889	.	.	» 4,103,000

c. *Obligations arrivées à échéance.*

Nord-Est-Suisse, subvention rive droite du lac de Zurich	.	.	fr. 350,000
Nord-Est-Suisse, subvention Bülach-Schaffhouse	.	» 120,000	» 470,000

Le montant des emprunts au 31 décembre 1906 est de fr. 1,114,360,200

Nous comparons la composition de notre dette consolidée en 1905 et 1906 dans le tableau suivant:

Emprunts	Montants			Différence avec 1905	Observations
	au 31 décembre 1905	au 31 décembre 1906	Fr.		
3% Rente des chemins de fer de 1890 . . .	—	69,333,000	+69,333,000	Reprise du service de l'emprunt ensuite de la liquidation du Fonds des chemins de fer.	
3½% Chemins de fer fédéraux de 1899/02	396,028,000	450,000,000	+53,972,000	Emis en 1906 pour la conversion des emprunts 3½% J.B.L. et Brunig 4889 remboursables le 31 mars 1907, pour besoins de construction et acquisition de matériel rouant.	
4% Rente CFF 1900 . . .	75,000,000	75,000,000	—		
3% différé CFF 1903 . . .	150,000,000	150,000,000	—		
4% Central-Suisse 1876	23,472,000	23,976,500	—	395,500	Remboursement par tirage au sort.
4% » 1880	18,375,000	18,265,000	—	110,000	id.
3½% » Juin 1894	30,000,000	30,000,000	—		
3½% » Oct. 1894	30,000,000	30,000,000	—		
4% Nord-Est-Suisse 1880 . . .	3,000,000	3,000,000	—		
3½% Nord-Est-Suisse 1894 . . .	10,000,000	10,000,000	—		
3½% Nord-Est-Suisse 1895 . . .	7,000,000	7,000,000	—		
3½% Nord-Est-Suisse 1896 . . .	35,000,000	35,000,000	—		
3½% Nord-Est-Suisse 1897 . . .	10,512,500	10,512,500	—		
Nord-Est, subvention ligne rive droite du lac de Zurich . . .	1,400,000	1,050,000	—	350,000	Partie arrivée à échéance.
Nord-Est, subvention Bülach-Schaffhouse .	240,000	120,000	—	120,000	id.
4% Union-Suisse, I.hyp.	21,768,100	20,568,100	—	1,200,000	Remboursement par tirage au sort.
4% » II.hyp.	10,911,700	10,811,700	—	600,000	id.
3% » 1857	64,500	11,500	—	53,000	id.
5% » 1857	176,400	42,300	—	134,100	id.
3% » 1859	88,500	50,500	—	38,000	id.
5% » 1859	157,200	94,200	—	63,000	id.
3½% Jura-Simplon 1894	138,172,500	138,172,500	—		
2½% Franco-Suisse 1868	16,193,100	16,053,400	—	139,700	Remboursement par tirage au sort.

Emprunts	Montants					
	au		au		Différence	Observations
	31 décembre 1905 Fr.	31 décembre 1906 Fr.	31 décembre 1906 Fr.	Fr.		
3 % Jougne-Eclépens .	7,274,000		7,274,000	—		Jougne-Eclépens: Pas d'amortissement comptabilisé en 1906 parce que les titres sortis au tirage en 1905 pour être remboursés le 15 avril 1906 ont été, comme précédemment, comptabilisés l'année du tirage tandis que pour la première fois nous comptabiliserons les titres sortis en 1906 pour être remboursés le 15 avril 1907 l'année du remboursement.
3½ % Jura-Berne-Lucerne de 1889 .	29,000,000		8,528,000	— 20,472,000	Obligations converties le 31 mars 1906.	
3½ % Brunig de 1889 .	5,000,000		897,000	— 4,103,000		id.
	1,018,833,500	1,114,360,200		+ 95,526,700		

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'arrondissements.

Voici l'état de ce service de dépôt au 31 décembre 1906 :

	Rente Suisse 3 ^{1/2} % des Chs. 3 ^{1/2} % C.F.F.	Emprunt de fer de 1890 1899/1902	Rente des C.F.F. de 1900 en rente cap. nominal.	Emprunt 3 ^{1/2} % diff. C.F.F. en rente cap. nominal.	Emprunts S.C.B. 1903	Emprunts N.O.B.	Emprunts V.S.B.	Emprunts J.-S.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Caisse principale, à Berne	152,790	37,440,000	237,180	5,636,500	1,219,500	810,000	146,900	25,796,700
Caisse du I ^e arrondissement, Lausanne	—	125,000	3,600	30,000	—	—	—	157,500
Caisse du II ^e arrondissement, Bâle	—	672,000	8,040	—	8,077,000	94,500	23,500	40,000
Caisse du III ^e arrondissement, Zurich	—	2,657,000	1,080	560,000	—	14,697,000	—	50,000
Caisse du IV ^e arrondissement, St-Gall	—	5,000	—	—	—	—	—	—
Total	152,790	40,899,000	249,900	6,226,500	9,296,500	15,601,500	170,400	26,044,200
Au 31 décembre 1905, ces dépôts s'élevaient à	—	30,000,000	238,560	5,724,000	8,742,500	15,544,500	21,000	24,953,550
Différences avec 1905	—	+152,790	+10,899,000	+ 11,340 + 502,500	+ 554,000	+ 57,000 + 149,400	+ 1,090,650	

<i>II. Compte d'amortissement.</i> Il se monte à fr. 18,754,896. 50	
Au 31 décembre 1905 il était de	» 13,651,175. 20
Augmentation, soit amortissement légal . . .	<u>fr. 5,103,721. 30</u>

III. Dettes courantes. Le montant de ce chapitre est au 31 décembre 1906 de fr. 40,946,304. 94

Voici la comparaison avec 1905 :

	Montants		
	au 31 décembre 1905	au 31 décembre 1906	Différences
			Fr.
Titres et coupons échus	2,132,614	2,669,576	+ 536,962
Prorata d'intérêts .	3,972,260	3,736,053	- 236,207
Caisses de secours et de pensions .	279,822	455,094	+ 175,272
Cautionnements d'en- trepreneurs et de fournisseurs .	574,081	631,668	+ 57,587
Remboursement des actions et bons de jouissance J.-S. .	43,263,803	306,652	-42,957,151
Créanciers divers .	25,433,886	1,889,339	- 23,544,547
Dépenses de ¹⁹⁰⁵ ¹⁹⁰⁶ ré- glées par caisse en ¹⁹⁰⁶ ¹⁹⁰⁷	33,556,728	31,257,923	- 2,298,805
	<u>109,213,194</u>	<u>40,946,305</u>	<u>-68,266,889</u>

Il a été remboursé en 1906 fr. 42,957. 151 en actions et bons de jouissance Jüra-Simplon, y compris fr. 38,575,500 en actions privilégiées, qui appartenaient à la Confédération.

On a également remboursé en 1906, fr. 23,000,000 en bons de caisse, compris en 1905 dans les créanciers divers.

IV. Fonds spéciaux. Ils comprennent le fonds de renouvellement et le fonds de couverture des anciennes pensions J.-S.. Leur montant au 31 décembre 1906 est de . . . fr. 59,449,383. 46

Pour renseignements relatifs à ces deux fonds, voir pages 59 et 60 du présent rapport.

V. Solde actif du compte de profits et pertes. Au 31 décembre 1906 il est de fr. 4,828,523. 79

Sur cette somme nous proposons de prélever
fr. 1,366,852. 07

pour amortir le solde du compte des dépenses à amortir sur travaux d'extension et de parachèvement (installations disparues). Comme nous l'avons déjà dit dans notre rapport sur l'exercice 1905, les postes qui constituent ce compte sont de telle nature qu'il est de bonne administration de les amortir rapidement.

Pour couvrir la différence résultant de la réalisation en 1907 des obligations 3 % différé de 1903, reprises des caisses de secours . . . » 296,197. 50

Bien que cette perte ne soit devenue effective qu'en 1907, il nous paraît indiqué de l'amortir déjà sur le produit de 1906.

Pour faire face aux suppléments de salaire projetés en faveur du personnel en raison du renchérissement de la vie » 2,500,000. —

————— » 4,163,049. 57

Reste fr. 665,474. 22

à reporter à compte nouveau.

III. Département commercial.

a. Généralités.

1. De nouveaux *contrats de camionnage* concernant les stations de *Sion*, *Zofingue* et *Porrentruy* ont été mis en vigueur.
2. La halte *Veytaux-Chillon* a été ouverte au trafic des colis grande vitesse et de leurs emballages vides.
3. La station de *Bettlach* a été ouverte, le 1er octobre 1906, au service des voyageurs, des bagages, des animaux vivants et des marchandises. Le même jour les stations de *Menziken* et *Münster* (Lucerne) du chemin de fer du Seetal ont été également ouvertes à l'exploitation. La mise en service de ces diverses stations a nécessité l'établissement d'une série de suppléments aux tarifs suisses des voyageurs et des marchandises.
4. La ligne *Martigny-Châtelard*, dont les chemins de fer fédéraux ont entrepris l'exploitation, a été ouverte au trafic le 20 juillet 1906; le service des marchandises n'a été introduit que le 18 septembre 1906 (sauf en ce qui concerne la ligne de tramways *Martigny C. F. F.—Martigny-Bourg*). Nous avons établi les tarifs nécessaires.
5. Le conseil communal de *Puidoux* nous a demandé de remplacer le *nom de station* «*Chexbres-Puidoux*» par «*Puidoux*» tout court ou du moins par «*Puidoux-Chexbres*», afin d'éviter une confusion possible de la station de «*Chexbres-Puidoux*» avec celle de «*Chexbres-Village*». Nous n'avons pas fait droit à cette requête, la majorité des intéressés s'étant déclarée pour le maintien du statu quo lors d'une enquête instruite à ce sujet par le conseil d'Etat du canton de Vaud, et la direction de notre Ier arrondissement s'étant, d'autre part, également prononcée dans le même sens.

6. La *nomenclature* de tous les *règlements, instructions, tarifs et communications* de portée commerciale a été remaniée et publiée à nouveau le 1er mai.

7. Nous avons publié une nouvelle *carte du réseau des chemins de fer italiens* ainsi qu'une liste des stations.

8. Deux fonctionnaires supérieurs de notre administration et un du chemin de fer du Tösstal ont assisté, au nom de l'association de chemins de fer suisses, aux examens finaux de l'école *des chemins de fer de Bienne* et de la *Verkehrsschule de St-Gall*.

b. Service des voyageurs.

1. Nous avons publié, le 1er juin 1906, un VIII^e supplément à chacune des parties I et II du *tarif pour le transport des voyageurs, des bagages et des colis express en service interne des chemins de fer fédéraux*; ce supplément contient des distances pour le trafic avec Iselle transit, ainsi que les taxes et distances modifiées pour le trafic avec la nouvelle station de Brigue. Dès lors nous avons établi, pour le 1er janvier 1907, un IX^e supplément aux deux mêmes parties de tarif, qui renferme un certain nombre d'adjonctions et de modifications de distances devenues nécessaires par suite de la reconstruction de diverses stations.

2. De nouveaux tarifs pour le *service direct suisse des voyageurs et des bagages* ont été introduits pour le trafic avec le chemin de fer routier Sissach-Gelterkinden, le chemin de fer de Waldenbourg, le chemin de fer routier électrique Bremgarten-Dietikon et le chemin de fer du Sernftal.

En outre, il a été établi un certain nombre de nouveaux *tarifs pour le trafic des chemins de fer privés suisses entre eux* en transit par les lignes des chemins de fer fédéraux, ainsi qu'un grand nombre de suppléments à des tarifs existants.

3. Dans le *trafic avec l'étranger*, les tarifs suivants sont entrés en vigueur pendant l'année:

le 1er juin, tarif voyageurs et bagages Suisse-Italie par le Simplon;

le 1er juin, tarif pour le trafic voyageurs et bagages Allemagne orientale et centrale—Suisse;

le 1er juin, tarif voyageurs et bagages Angleterre et Pays-Bas—Suisse via Cologne;

le 1er mai, tarif voyageurs et bagages France et Belgique—Autriche, Hongrie, Roumanie, Serbie, Bulgarie et Orient par l'Allemagne du Sud et l'Arlberg;

le 1er mai, tarif voyageurs et bagages Angleterre—Autriche, Hongrie, Roumanie, Serbie, Bulgarie et Orient par l'Allemagne du Sud et l'Arlberg;

le 1er juillet, une nouvelle édition du tarif des suppléments de prix à percevoir par la compagnie internationale des wagons-lits ;

le 1er juillet, le tarif spécial pour le transport des sociétés anglaises d'excursions se rendant de Londres en Suisse et en Italie, dans lequel on a inséré des voyages empruntant la ligne du Simplon;

le 1er août, tarif voyageurs et bagages Suisse—chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, chemins de fer français du Nord et chemin de fer de Paris-Orléans;

le 5 août, tarif international commun G. V. (Est) n° 207 pour le transport d'émigrants et de leurs bagages de Bâle à destination du Havre, de Boulogne, de Calais et de Dunkerque;

le 1er octobre, tarif contenant les suppléments à percevoir pour déclassements et places de luxe en trafic Suisse—France via Belfort;

le 1er janvier 1907, tarif pour le transport des émigrants et de leurs bagages de Bâle C. F. F. à Marseille - St. Charles.

4. La publication de tarifs pour le trafic entre des stations italiennes, d'une part, et des stations françaises et anglaises, d'autre part, via Simplon, ayant dû être interrompue en prévision de la prochaine réforme des tarifs italiens, des taxes voyageurs et bagages pour ce *trafic* ont été mises en vigueur, le 1er juin, en publiant des suppléments aux tarifs établis pour le trafic via Modane.

5. La mise en vigueur, le 1er novembre, du nouveau *tarif différentiel sur le réseau des chemins de fer italiens de l'Etat* ayant entraîné une réduction des taxes-voyageurs à destination de toutes les stations italiennes situées à plus de 150 km. de la frontière, il a fallu modifier, pour la même époque, les tarifs directs Suisse—Italie via Gothard, Simplon et Modane, ainsi que tous les tarifs de transit pour le trafic échangé avec l'Italie.

6. Au cours de la dernière saison des étrangers, un besoin urgent s'est fait sentir d'établir des *billets circulaires à itinéraire*

fixe au départ de stations suisses, en particulier de Bâle, et à destination de Milan, valables à l'aller par le Gothard et au retour par le Simplon, ou vice versa. Les pourparlers engagés à ce sujet avec les diverses administrations intéressées n'ont abouti jusqu'ici à aucun résultat par suite de l'attitude prise par la compagnie du Gothard.

7. Il serait également très désirable d'introduire, dans le trafic entre Paris et l'Italie, des *billets circulaires à itinéraire fixe, valables à l'aller par le Simplon et au retour par le Gothard, Modane ou Vintimille, ou inversement*. Nos efforts pour arriver à une entente à ce sujet n'ont pas abouti jusqu'ici.

8. Il a été convenu avec la compagnie française des chemins de fer de l'Est que les *billets d'aller et retour de saison, valables 60 jours*, en service avec certaines stations des chemins de fer français de l'Est et du Nord, et délivrés jusqu'ici seulement pendant l'été, seraient vendus à l'avenir pendant toute l'année sous la désignation « Billets d'aller et retour de séjour ». Il est fait exception cependant en ce qui concerne la relation Paris-Berne pour laquelle la compagnie P. L. M. n'a pas consenti à adhérer à l'arrangement ci-dessus. Cette innovation présentera des avantages notamment pour les stations climatériques d'hiver de la Suisse.

9. Afin de faciliter la visite de l'*exposition internationale de Milan*, nous avons introduit, au moyen d'un tarif temporaire, des taxes réduites pour le transport des voyageurs et des bagages entre diverses stations suisses et Milan, par le Gothard et par le Simplon, pour toute la durée de l'exposition.

10. Le Conseil fédéral a pris, en date du 11 juillet 1906, un arrêté interdisant aux entreprises suisses le *transport des tziganes* ainsi que des objets leur appartenant.

Les stations des chemins de fer fédéraux ainsi que l'administration C. F. F. pour la navigation sur le lac de Constance ont, en conséquence, reçu l'ordre de ne pas accepter de transports de ce genre.

11. Il a été introduit en Allemagne, cette année, un *impôt sur les billets de chemin de fer* qui a été perçu, à partir du 1er août, dans le trafic entre stations allemandes (y compris le trafic de nos stations situées sur territoire allemand: Singen, Arlen-Rielasingen, Altenburg-Rheinau, Jestetten et Lottstetten) et, à partir du 1er octobre, dans le trafic échangé entre stations alle-

mandes et étrangères, ainsi que dans le trafic transitant par des parcours allemands. La majoration des taxes, devenue nécessaire par suite de l'introduction de ce nouvel impôt, a donné lieu à des travaux considérables. Cinq tarifs voyageurs ont dû être modifiés pour le 1er août et 55 pour le 1er octobre.

12. La *société zurichoise de navigation* ayant élevé, à partir du 1er mai, ses taxes d'aller et retour, la faculté qu'avaient les porteurs de billets d'aller et retour d'utiliser à leur gré, au retour, le chemin de fer ou le bateau n'a pas pu être maintenue sur les mêmes bases que précédemment. Il a donc fallu introduire une surtaxe sur les billets de ce genre délivrés par le chemin de fer, afin de les rendre valables pour le retour en bateau. L'instruction à l'usage du personnel des stations et des trains a aussi été modifiée de manière à répondre au nouvel état de choses, puis publiée à nouveau pour le 15 juin.

13. A l'occasion de la réédition des *tarifs-placards des billets du dimanche, de plaisir et des billets circulaires* des chemins de fer fédéraux, nous avons, en ce qui concerne le trafic du lac de Zurich par chemin de fer ou bateau et celui de Berne-Thoune via Münsingen ou Belp, augmenté le 1er mai le nombre des billets valables, au gré du voyageur, sur l'une ou l'autre des lignes concurrentes.

14. Le nouveau *tarif suisse pour le transport de sociétés et d'écoles*, dont nous avons déjà parlé dans notre dernier rapport, a pu entrer en vigueur le 1er avril.

15. Le 1er avril également, l'association de chemins de fer suisses a publié une nouvelle édition du *règlement concernant le transport des colis express*.

16. Le 1er avril est en outre entré en vigueur un *règlement* publié par l'association de chemins de fer suisses et concernant le *transport de bateaux à rames et à moteur comme colis express*.

17. Ensuite d'une décision de l'association précitée, le *calcul des taxes à percevoir pour le dépôt des bagages à main, des bagages enregistrés et des marchandises*, a été modifié le 1er avril en ce sens, que le calcul se fera à l'avenir par 24 heures — à partir de l'heure de la remise en dépôt — et non plus par jour comme précédemment.

18. Nous nous sommes fait représenter à la 67e séance de la commission pour les affaires du service des voyageurs de l'union des administrations allemandes de chemins de fer, qui a eu lieu le 7 mars à Munich.

19. Les chemins de fer suivants ont adhéré pendant l'année au *règlement concernant l'octroi de billets d'employé*: chemin de fer régional des Brenets, chemin de fer Rolle-Gimel, chemin de fer Orbe-Chavornay, chemin de fer du Wynental, chemin de fer électrique à voie étroite Allaman-Aubonne-Gimel, chemin de fer du Sernftal et chemin de fer Martigny-Châtelard.

20. Une *instruction à l'usage du personnel des trains* est entrée en vigueur le 1er mars. Elle renferme des extraits du règlement de transport suisse et d'autres règlements concernant le service des voyageurs et des bagages, ainsi que des extraits de tarifs et de conventions et des prescriptions complémentaires et d'exécution qui s'y rapportent.

21. Le prix des *abonnements généraux* a été élevé, le 1er janvier 1906, à l'occasion de l'admission de neuf nouvelles administrations dans le trafic desdits abonnements. Cette augmentation de prix a eu une influence considérable sur la vente et les recettes des diverses catégories d'abonnements généraux.

La vente des abonnements à court terme a diminué sensiblement; en revanche, elle a augmenté de façon notable en ce qui concerne les abonnements annuels qui, eux, n'ont subi, relativement, qu'une légère élévation de prix. Ont été vendus:

		En 1905.	En 1906.	Différence.
Abonnements généraux de 15 jours		52,099	48,504	— 3,595
»	» 30 »	15,471	13,387	— 2,084
»	» 45 »		1,814	+ 1,814
(mis en vente à partir du 1 ^{er} janvier)				
Abonnements généraux de 3 mois		1,527	1,626	+ 99
»	» 6 »	687	664	— 23
»	» 12 » (1 pers.)	5,909	6,973	+ 1,064
»	» 12 » (2 pers.)	663	782	+ 119
En tout		<u>76,356</u>	<u>73,750</u>	<u>— 2,606</u>

D'autre part, les recettes accusent une augmentation considérable malgré la diminution du chiffre d'abonnements vendus.

Elles ont été de:

	Recettes totales	Part des C. F. F.
en 1905	fr. 6,476,176	fr. 4,759,200
en 1906	» 7,188,415	» 5,063,784
augmentation sur l'année précédente	fr. 712,239	fr. 304,584

22. Le service des *billets circulaires suisses combinables* accuse, cette année, une augmentation plus considérable que l'année précédente, ce qui provient vraisemblablement du prix plus élevé des abonnements généraux. Les recettes ont été de:

	En tout	Part des C. F. F.
en 1905	fr. 1,381,759	fr. 873,169
en 1906	» 1,566,849	» 968,973
augmentation sur l'année précédente	fr. 185,090	» 95,804

Les lignes Nyon—Crassier—Divonne-les-Bains et St-Gall—Trogen ont été admises à participer à ce trafic.

23. Le rapide et constant accroissement du trafic international se manifeste dans le service des *billets combinables de l'union des administrations allemandes* de chemins de fer. Les recettes ont été de:

	Entreprises suisses de transport.	Part des C. F. F.
en 1905	fr. 4,541,942	fr. 2,469,338
en 1906	» 5,385,752	» 2,941,248
augmentation sur l'année précédente	fr. 843,810	fr. 471,910

La ligne Nyon-Crassier-Divonne participe à ce trafic depuis le 1er juin.

La durée de validité de ces billets a été portée, à partir du 1er novembre, à 60 jours pour les voyages de 600 à 3000 km., à 90 jours pour les voyages de 3001 à 5000 km., et à 120 jours pour les voyages de plus de 5000 km.

24. Les récapitulations ci-après indiquent le développement des affaires faites par la maison *Th. Cook & Son, à Londres*, et le *bureau de voyages de la ligne Hambourg-Amérique, à Berlin*:

Ces bureaux ont vendu:

Thos. Cook & Son, à Londres :

en 1905 pour	fr. 702,085
en 1906 pour	» 877,163
augmentation sur l'année précédente	<u>fr. 175,078</u>

Le bureau de voyages de la ligne Hambourg-Amérique, à Berlin :

en 1905 pour	fr. 144,897
en 1906 pour	» 112,297
diminution par rapport à l'année précédente	<u>fr. 32,600</u>

25. Le trafic de nos agences à Londres et à Paris s'est développé, cette année, d'une façon très satisfaisante.

Les recettes ont été:

à l'agence de Londres:

	En tout.	Billets suisses internes (Abonnements généraux, billets à taxes normales, etc.)
en 1905	fr. 250,845	fr. 116,962
en 1906	» 353,465	» 125,045
augmentation sur l'année précédente	<u>fr. 102,620</u>	<u>fr. 8,083</u>

à l'agence de Paris:

	En tout.	Billets suisses internes (Abonnements généraux, billets à taxes normales, etc.)
en 1905	fr. 591,615	fr. 238,091
en 1906	» 716,156	» 341,857
augmentation sur l'année précédente	<u>fr. 124,541</u>	<u>fr. 103,766</u>

26. Le Département fédéral des chemins de fer a rappelé à l'association, le 3 février 1906, que le Conseil fédéral a arrêté, le 15 avril 1902, que les officiers, sous-officiers et soldats entrant au service en cas de mobilisation doivent être transportés gratuitement et sans billet à la place de rassemblement de leur unité. Les administrations de chemins de fer et de bateaux à vapeur toucheraient alors de l'Etat des indemnités en bloc. L'association était invitée à prendre les mesures nécessaires en vue de l'exécution de cet arrêté. Le Département a communiqué en même temps que le Département militaire désirait voir l'arrêté pré-rappelé complété en ce sens que le transport des chevaux d'officiers et de cavalerie à des distances de plus de 20 km, des

domestiques accompagnant les chevaux d'officiers, du bagage des officiers et des cycles des vélocipédistes, puisse s'effectuer sans titres de transport.

Après que la question eut été discutée au sein de l'association et avec le Département militaire, le Conseil fédéral a pris, le 27 novembre 1906, l'arrêté dont la teneur suit:

1^o Toutes les entreprises de transport (chemins de fer à voie normale et à voie étroite et bateaux à vapeur) sont tenues, en cas de mobilisation sur le pied de guerre, de transporter gratuitement et sans billet ou bon, au lieu de dépôt de leur équipement ou à la place de rassemblement de leur unité, les officiers, les sous-officiers et les soldats entrant au service.

2^o Devront être transportés de la même manière, en cas de mobilisation, le bagage des officiers et les vélocipèdes des vélocipédistes, de même que, si la distance dépasse 20 kilomètres, les chevaux des officiers, les chevaux de cavalerie et les domestiques accompagnant les chevaux des officiers.

3^o L'uniforme ou le livret de service sert de justification aux militaires pour le droit au transport. Les militaires font valoir ce droit auprès du personnel des trains.

Les récépissés pour bagages et vélocipèdes, ainsi que les feuilles de route pour chevaux, seront délivrés gratuitement.

4^o Pour ces transports, les compagnies de chemins de fer et de bateaux à vapeur seront indemnisées par la Confédération. Ces indemnités seront calculées par le commissariat central des guerres, qui se basera sur les états nominatifs des unités complétés à cet effet et sur le tarif militaire pour le service de guerre.

On comptera:

- a) pour le bagage des officiers non montés, 30 kg. par officier;
pour le bagage des officiers montés, 60 kg. par officier;
- b) pour chaque vélocipède, 20 kg.

Le bagage des domestiques est transporté dans les wagons à chevaux et n'est pas porté en compte.

5^o Le présent arrêté entrera en vigueur le 1er janvier 1907; il abroge l'arrêté du Conseil fédéral du 15 avril 1902.

27. Pour permettre d'effectuer plus rapidement les *expéditions de vélocipèdes*, l'association de chemins de fer suisses a adopté, le 1er juillet 1906, les poids normaux suivants:

a. pour un bicycle à un siège	20 kg
b. » » à deux sièges	30 »
c. » » tricycle à un siège	40 »
d. » » à deux sièges	50 »
e. » une bicyclette à moteur et à un siège	70 »

Toutefois, si le consignataire demande expressément qu'on pèse le vélocipède et si ce pesage peut s'effectuer sur la bascule de la station, la taxe devra être calculée d'après le poids réel de la machine.

c. Service des animaux vivants.

Le Conseil fédéral suisse a déclaré, le 18 avril 1906, que l'affranchissement obligatoire qui était prescrit pour les transports de bétail est inconciliable avec le 2e paragraphe de l'article 12 de la loi fédérale du 29 mars 1893 concernant les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur, et il a invité les chemins de fer fédéraux, en leur qualité d'administration en charge de l'association de chemins de fer suisses, à lui soumettre le plus tôt possible un projet de révision des dispositions y relatives du règlement de transport des entreprises suisses de chemins de fer et de bateaux à vapeur, ainsi que du tarif pour le transport d'animaux vivants.

Cette profonde modification d'un mode de procéder qui avait toujours été en usage a fait l'objet d'une longue correspondance et de nombreuses discussions dans les conférences commerciales; aussi les nouvelles dispositions n'ont-elles pu être soumises que vers la fin de l'année à l'approbation du Département des chemins de fer. Aux termes de ces dispositions, il sera loisible à l'expéditeur d'animaux des espèces chevaline, bovine, ovine, porcine et caprine, de volaille vivante, ainsi que de chiens enfermés dans des caisses ou autres emballages, soit de payer le prix de transport lors de la consignation des animaux, soit de les expédier en port dû, payable par le destinataire à la gare de destination lors de la livraison. On pourra faire des expéditions de ces mêmes animaux contre remboursement. Pour tous les autres animaux, notamment pour les bêtes sauvages, y compris les ménageries entières, l'expédition n'aura jamais lieu qu'en port payé et on n'admettra pas d'envois contre remboursement. Les envois en port payé qui ne sont pas grevés de remboursement se feront comme auparavant avec un bulletin de transport que délivrera la gare expéditrice. En revanche, les envois en port dû ou grevés d'un remboursement ne seront expédiés

qu'avec une lettre de voiture, et les animaux enfermés dans des emballages ne pourront être transportés qu'avec une lettre de voiture de grande vitesse.

d. Service des marchandises.

1. Nous avons décidé d'établir *un tarif exceptionnel pour le vin, le moût et le vin en fermentation* par chargement de 6000 kg. Toutefois, nous n'avons pas pu publier ce tarif jusqu'ici, les pourparlers engagés avec les chemins de fer privés au sujet de leur adhésion à ce dernier ayant duré plus longtemps qu'on ne le prévoyait. Ces pourparlers touchent cependant à leur fin et c'est avec plaisir que nous constatons que la plupart des chemins de fer privés ont également adopté les bases de taxe réduites que nous avons concédées.

2. Un *tarif exceptionnel pour plantes vivantes* a été porté à la connaissance des administrations de l'association de chemins de fer suisses, qui ont été invitées à nous faire savoir si elles y adhéraient. Après de longs pourparlers, la plupart des chemins de fer privés s'y sont déclarés disposés.

3. Afin de faciliter les rapports entre les fabricants et les maisons d'exportation, nous avons mis en vigueur le tarif exceptionnel n° 45 pour les transports de *fonds à broder, de fil et de broderies brutes* en provenance et à destination de St-Gall. Ce tarif prévoit un mode d'expédition et de décompte simplifié.

4. Les modifications suivantes ont été apportées aux divers *tarifs exceptionnels*:

- a) l'article « morues dessalées » a été admis dans le tarif exceptionnel n° 3 pour denrées alimentaires en service accéléré;
- b) le transport de beurre emballé sans glace dans des paniers a été admis aux conditions du tarif exceptionnel n° 4;
- c) la liste des articles soumis au tarif exceptionnel n° 14 pour engrais a été complétée par l'admission de l'article « pierre calcaire en poudre »;
- d) les mots « déchets terreux de betteraves à sucre et résidus (boues de défécation, écumes de sucrerie) au départ d'Aarberg » ont été insérés dans le tarif exceptionnel n° 42 pour betteraves à sucre et cossettes à destination et en provenance d'Aarberg;
- e) la liste des articles soumis au tarif exceptionnel pour fer,

etc. au départ de Gerlafingen et à destination de la Suisse occidentale a été augmentée.

5. Un nouveau tarif est entré en vigueur dans les divers trafics *allemands-suisses*. Il contient des taxes applicables au trafic entre les administrations allemandes de l'union sud-ouest-allemande—suisse, d'une part, et le Gothard, d'autre part.

6. En ce qui concerne l'union de chemins de fer *austro-hongroise - suisse*, une nouvelle édition du tarif pour le transport des marchandises en grande et petite vitesse entre certaines stations hongroises, d'une part, et certaines stations suisses, d'autre part, est entrée en vigueur. En outre, il a été publié également une nouvelle édition du tarif général pour le trafic avec la Bohême, la Moravie et la Silésie et l'on a continué à répartir les taxes dont le partage n'était pas encore fait.

7. En ce qui concerne l'union *austro-hongroise-française* qui comprend le trafic avec les chemins de fer français de l'Est, les tarifs exceptionnels pour bois, chevaux et moutons, ont été calculés à nouveau. En outre, une nouvelle édition des conditions réglementaires, des prescriptions générales de tarif avec classification des marchandises, des tarifs généraux et des tarifs exceptionnels pour céréales, est entrée en vigueur.

8. Un nouveau fascicule I, partie B, des tarifs internationaux *franco-allemands* (trafic à destination et en provenance des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et en transit par ces lignes) est entré en vigueur le 1er mars 1906. Il contient les prescriptions générales de tarif et la classification des marchandises et s'applique aux expéditions de marchandises entre Delle frontière et Bâle, effectuées selon le tarif Petit-Croix frontière et Delle frontière—Bâle.

9. Un nouveau tarif marchandises pour le *trafic avec la France* échangé entre *Delle frontière*, d'une part, et les stations des C. F. F. ainsi que tous les chemins de fer privés suisses à voie normale, d'autre part, est entré en vigueur le 1er août 1906.

En outre, il a paru une nouvelle édition du *tarif commun n° 411 pour pierres brutes ou légèrement ébauchées*, du *tarif pour le transport en grande vitesse des denrées alimentaires Suisse-Paris via Delle et Petit-Croix* et du *tarif commun international de transit n° 400 pour le transport de marchandises de toute nature Bâle—ports de mer du nord de la France*.

10. Nous cherchons à nous entendre avec le P. L. M. pour créer un tarif marchandises direct P. L. M.—Suisse. Nous avons soumis à cet effet des propositions à cette compagnie.

11. La 1re partie, division B, du *tarif marchandises de l'union néerlandaise- allemande* (Prescriptions générales de tarif et classification des marchandises) a été publiée à nouveau le 15 juillet 1906 et déclarée valable, à partir du 20 juillet, également pour le trafic avec Bâle C. F. F. via Delle.

12. Les chemins de fer anglais du Sud-Est et de Chatham ont dénoncé, pour le 1er juillet 1906, le contrat de communauté et le tarif concernant le *trafic de grande vitesse Bâle-Londres*. Les négociations entamées à ce sujet entre les diverses administrations intéressées ont abouti à une entente, aux termes de laquelle le *tarif grande vitesse Bâle-Londres* reste en vigueur jusqu'à nouvel ordre. En revanche, il a été procédé à une nouvelle répartition des taxes pour les parcours continentaux.

13. Dans le *trafic suisse-italien*, les tarifs communs des lignes du Gothard et du Simplon sont entrés en vigueur le jour de l'ouverture de la ligne du Simplon.

14. En ce qui concerne le *trafic marchandises français-italien*, les tarifs communs des lignes du Mont-Cenis et du Simplon ont donné lieu à de longs pourparlers. L'élaboration de ces tarifs a exigé beaucoup de temps par suite des systèmes de tarif différents adoptés par les chemins de fer français, suisses et italiens. D'autres causes encore, entre autres la longue grève des typographes de Paris, sont venues retarder ce travail. Néanmoins il a été possible de mettre en vigueur, le 1er janvier 1907, le tarif avec le P. L. M., lequel a paru en une édition italienne en Italie et en français en France. Ce tarif s'étendra dans un avenir plus ou moins rapproché aux lignes des autres chemins de fer français. Quant aux articles qui entrent ici principalement en ligne de compte, on établira à leur effet des tarifs exceptionnels.

15. Dans le *trafic allemand—sud français*, il a été tenu compte de notre droit de participer à ce trafic selon le principe de la distance la plus courte en appliquant les mêmes bases de taxe que les chemins de fer allemands (comp. rapport annuel 1905, III d, 20 f, page 92). Il a été établi à cet effet des suppléments de tarif.

16. Il a été apporté les modifications suivantes au *règlement de transport des entreprises suisses de chemins de fer et de bateaux à vapeur*:

a) Les prescriptions pour l'emballage du permanganate de potasse, prévues sous le numéro d'ordre XIII a de l'annexe V, étant devenues superflues, ont été abrogées.

b) Le numéro d'ordre XXXVa a été complété par de nouvelles prescriptions pour le transport et l'emballage de cartouches métalliques pour pièces de campagne.

c) Les nouveaux explosifs de sûreté « Telsit A », « Telsit C » et « Urit » ont été admis à figurer au numéro d'ordre XXXV c.

d) A l'annexe XI, le 1er novembre (Toussaint) a été déclaré jour férié pour la station de Rheinfelden, et les jours de fête de la Purification, Fête-Dieu, Assomption et Toussaint déclarés jours fériés cantonaux pour les stations d'Aesch, Ettingen, Oberwil et Therwil.

e) L'annexe V a été complétée en ce sens que l'acétylithe (carbure de calcium imprégné) est admise au transport sous les conditions prévues pour le carbure de calcium sous chiffre XLIX b.

17. Le tronçon Reinach-Münster du chemin de fer du Seetal suisse et la ligne à voie étroite Martigny-Le Châtelard ont été soumis à la *convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer*.

18. Il a été publié un XIe et un XIIe supplément à la *liste des objets auxquels la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer n'est pas applicable*.

Il a paru également une nouvelle édition de la liste des lignes de chemin de fer auxquelles la convention est applicable.

19. Les *cartouches métalliques pour pièces de campagne* ont été soumises aux prescriptions spéciales pour les matières explosives, prévues à l'article 16 des prescriptions générales de tarif et classification des marchandises des chemins de fer suisses.

20. Nous avons accordé, sur demande et après un examen approfondi, les *réductions de taxes* suivantes:

a) *pour l'exportation*:

1. de *ferro-silicium* et de *ferro-chrome*, les mêmes réductions que pour le carbure de calcium;

2. de cendre de pyrite d'Uetikon à Bâle C. F. F.;
3. de chaux vive par chargements de 10,000 kg. au départ de Netstal et à destination de Rheinfelden - gare badoise;

b) pour l'importation de betteraves à sucre, la fabrique de sucre d'Aarberg s'étant vue obligée, par suite de l'insuffisance de la *culture indigène de la betterave*, d'importer de ces produits de l'étranger (France et Alsace), afin d'obtenir tout le rendement qu'elle est en mesure de retirer de son industrie. Toutefois cette faveur a été concédée à la condition que la culture suisse de la betterave n'en subisse aucun préjudice c'est-à-dire seulement pour la quantité de betteraves qui est nécessaire à la fabrique *en sus* de la quantité produite en Suisse;

c) dans le trafic interne:

1. pour le transport de *pierres brutes non taillées* de Grel-lingen et d'Aesch à destination de Bâle C. F. F. et Bâle-St. Jean;
2. pour le transport d'*acide sulfurique* d'Uetikon à destination des gares du nord et de l'est de la Suisse, ainsi que de Fribourg, afin de permettre de soutenir plus facilement la concurrence des produits de fabrication étrangère;
3. la gratuité de transport pour les *dons en faveur des victimes de l'incendie de Scheid* (Grisons);
4. la gratuité du transport au retour pour le *matériel de caserne* (literie, etc.) envoyé à Berne à l'occasion de la *fête fédérale de gymnastique*, moyennant présentation de la lettre de voiture attestant que le transport à l'aller s'est effectué à plein tarif.

21. Parmi les affaires traitées dans les *conférences commerciales de l'association de chemins de fer suisses*, nous citerons les suivantes:

- a) une nouvelle demande tendant à ce que les « lattes cannelées » soient soumises au tarif spécial III, a dû être rejetée en raison des taxes en usage pour les autres bois débités cannelés (tarif spécial II);*
- b) une requête tendant à ce que les bâches appartenant à des particuliers soient transportées gratuitement au retour en grande vitesse et non seulement en petite vitesse, a été repoussée pour des raisons d'ordre économique et de tarif;*
- c) il a été établi des prescriptions particulières pour le transport de cartouches métalliques pour pièces de campagne; ces prescriptions seront introduites dans l'annexe V au règlement de transport suisse;*
- d) on a discuté la question de l'établissement de prescrip-*

tions pour l'emballage de la farine fourragère dénaturée à la rosaniline, prescriptions qu'on introduirait éventuellement dans l'annexe V au règlement de transport, si les inconvénients résultant de la poussière de cette farine venaient à se répéter. -- Nous avons interdit de procéder à la dénaturation dans les locaux et sur les quais de nos stations frontières pour diverses raisons se rattachant tant à l'exploitation qu'au droit de transport;

e) les graisses végétales rectifiées qui s'emploient comme succédanés du beurre ont été admises dans le tarif exceptionnel suisse n° 3 pour le transport des denrées alimentaires en service accéléré;

f) pour permettre aux industriels du pays de se procurer plus facilement les farines de sagou et de tapioca qu'ils emploient volontiers, depuis quelques temps, dans la fabrication de l'amidon et de la dextrine, la farine de sagou et de tapioca a été insérée parmi les articles compris sous la désignation «amidon» du tarif spécial I dans la classification des marchandises des chemins de fer suisses;

g) pour tenir compte d'un vœu exprimé par des industriels, nous avons fait rentrer les articles «plomb en plaques, plomb laminé, tôle, tuyaux, fil de plomb» parmi les marchandises à transporter en wagons fermés;

h) une demande tendant à ce que les taxes du tarif spécial II soient accordées aux fibres d'aloès en corde a dû être rejetée eu égard à la tarification en vigueur pour d'autres espèces de chanvre tordu;

i) la société par actions Böhler Frères & Cie., à Vienne, a été autorisée, après avoir signé un revers général et fourni une caution de 100,000 francs, à remettre des cartouches de dynamite au transport sur les chemins de fer suisses à voie normale;

k) il a été fait droit à une requête de la société suisse des industries métallurgiques, à Bâle, tendant à faire figurer l'article *laine de plomb* dans le tarif spécial I.

22. L'association de chemins de fer suisses a élaboré une instruction concernant l'exécution de l'ordonnance du Conseil fédéral relative à la *statistique du commerce de la Suisse avec l'étranger*, du 17 novembre 1905.

23. La Direction générale des douanes suisses nous a donné connaissance d'une *pétition de la société suisse du commerce et de l'industrie*, adressée au Département fédéral des douanes et

tendant à ce qu'il soit *annexé à l'avenir à chaque lettre de voiture accompagnant des expéditions provenant de l'étranger une quittance spéciale et exacte des droits payés à l'entrée en Suisse*, afin de permettre au destinataire de s'assurer de l'exactitude des frais de douane prélevés. Jusqu'ici les droits de douane payés à l'entrée ont été souvent indiqués sur la lettre de voiture au moyen d'un timbre spécial, mais sans qu'il fût fait mention du poste du tarif douanier d'usage entrant en ligne de compte. Or, la requête en question exige une modification de la déclaration incombant en partie à nos stations frontières et qui est établie lors du dédouanement des marchandises à leur entrée en Suisse. Cette modification consisterait donc dans l'obligation d'établir à l'avenir, pour chaque lettre de voiture, une déclaration spéciale pour l'importation, alors qu'il était possible jusqu'à maintenant de réunir, sur un *seul* formulaire de déclaration, plusieurs expéditions par lettre de voiture. — Après avoir engagé à ce sujet des pourparlers avec la Direction générale des douanes, le Conseil fédéral a, par arrêté du 16 novembre 1906, décidé de modifier l'article 39 du règlement d'exécution pour la loi fédérale sur les douanes, en ce sens qu'à partir du 1er janvier 1907 les stations frontières doivent remettre aux bureaux des douanes une déclaration pour toute expédition de marchandises soumises à des droits d'entrée. La réunion de plusieurs expéditions sur un seul formulaire de déclaration (déclaration collective) n'est plus permise que pour les marchandises de même nature, expédiées par wagons complets et soumises à une seule et même taxe douanière, et pour les marchandises en grande vitesse sujettes à une prompte détérioration et dont l'expéditeur désire la ré-expédition par les trains correspondants. La direction générale des douanes peut permettre des exceptions pour les transports d'animaux vivants, lorsqu'elle en constate le besoin.

24. Parmi les *conférences internationales* qui ont eu lieu pendant l'année et auxquelles nous nous sommes fait représenter, nous mentionnons les suivantes:

a) Conférence de l'*union nord allemande—suisse*, à Nuremberg; conférence de l'*union allemande—sud française*, à Paris, et conférences générales des *unions allemande—italienne* et *sud austro-hongroise—allemande*, à Bullay sur la Moselle; ces diverses conférences se sont occupées des affaires courantes des unions en question.

b) Conférence de l'*union austro-hongroise—suisse*, à Budapest, au cours de laquelle on a liquidé principalement certaines contestations qui s'étaient élevées lors de l'établissement des tableaux des parts.

c) Des représentants des chemins de fer i. r. de l'Etat autrichien, des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et des chemins de fer fédéraux ont tenu, à Vienne, une conférence où l'on a discuté la question de *l'établissement de rapports directs de trafic, par la Suisse, entre les chemins de fer austro-hongrois, d'une part, et les chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, d'autre part.* Les pourparlers à ce sujet ont été poursuivis dans une nouvelle conférence qui a eu lieu à Paris et à laquelle, outre les chemins de fer précités, les autres chemins de fer austro-hongrois et les chemins de fer royaux de l'Etat de Bavière avaient été invités à participer. On y a décidé la création d'une *union austro-hongroise—sud française*, qui se composera des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, des chemins de fer fédéraux, du Jura neuchâtelois et des chemins de fer autrichiens et hongrois.

d) Conférence ordinaire de l'*union austro-hongroise—française*, à Paris, à laquelle on s'est principalement occupé de contestations qui s'étaient élevées à propos des compensations en espèces.

e) La *commission permanente allemande de tarifs* a tenu trois séances, une à Berlin, une à Garmisch et l'autre à Lugano. Nous nous sommes fait représenter à toutes les trois.

25. Un certain nombre de commerçants et de maîtres d'état de Zurich ont demandé que la *station de Zurich-Letten* soit ouverte, sinon à tout le trafic des colis de détail de petite vitesse, tout au moins à celui *des colis n'excédant pas le poids de 200 kg. par expédition*. Nous avons fait droit à cette requête en ce sens que nous avons attribué à cette station la même compétence en matière d'expédition qu'à celle de Zurich-Enge, c'est-à-dire qu'in-dépendamment des colis de détail en grande vitesse elle pourra aussi accepter ceux de petite vitesse, à condition que la manutention de ces marchandises puisse se faire sans moyens mécaniques.

26. Des commerçants et des industriels de Bâle ont demandé l'*aménagement de la gare aux marchandises de Bâle-St. Jean pour le service de grande vitesse*, en disant que la grande distance entre le bureau d'expédition des marchandises G. V. et la gare principale occasionne des retards considérables. En examinant cette requête, nous avons trouvé qu'on rencontreraient des difficultés extraordinaires en voulant porter remède à la situation. La Direction générale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine a déclaré, en particulier, que des considérations douanières l'obligeaient à se prononcer contre l'organisation du service de

grande vitesse à Bâle-St. Jean. Nous nous sommes donc vus dans la nécessité d'écartier la requête.

27. D'accord avec les autres administrations intéressées au règlement du 1er août 1895 concernant les réductions de taxe accordées pour le transport des objets destinés aux expositions, nous avons concédé certaines faveurs exceptionnelles dérogeant aux dispositions de ce règlement, mais que nous estimions justifiées par les circonstances, pour le retour en Suisse et en transit par la Suisse des objets ayant figuré à l'exposition internationale qui a eu lieu à Milan à l'occasion de la mise en exploitation du tunnel du Simplon. Ces faveurs spéciales sont les suivantes:

- a) le *délai* de 6 semaines pour la réexpédition en franchise a été étendu à 3 mois, à compter du jour de la clôture de l'exposition;
- b) on a renoncé, sous certaines conditions destinées à protéger les chemins de fer contre les abus, à exiger pour le transport au retour la production des *lettres de voiture pour le transport à l'aller* et des *bulletins d'acceptation* joints aux lettres de voitures;
- c) on a autorisé le retour gratuit par *charges partielles*, étant entendu que les marchandises transportées à l'aller aux taxes pour wagons complets devaient aussi pour le retour être présentées au transport en chargement complet.

28. La société des tramways lausannois s'est chargée de *transporter, dès la gare de Renens et à cette gare, les marchandises destinées aux stations du chemin de fer Lausanne-Echallens ou provenant de ces stations*, ce qui a permis de supprimer le service de camionnage qu'avait organisé ce chemin de fer entre Lausanne C. F. F. et Lausanne L. E. Il résulte de ce nouvel état de choses qu'il est nécessaire, actuellement, d'acheminer d'une manière générale sur Renens les marchandises à destination de la ligne à voie étroite L. E., lorsque la lettre de voiture ne porte pas une indication contraire.

e. Contrôle des recettes et décompte.

1. A teneur de l'article premier du *règlement concernant la création d'un bureau de compensation des soldes de l'association de chemins de fer suisses*, la dite association confie ce bureau tous les deux ans à l'une des administrations de l'association.

C'est le chemin de fer du Gothard qui en a été chargé jusqu'ici. La dernière période administrative ayant pris fin le 31 décembre 1905, l'administration du chemin de fer du Gothard s'est déclarée, sur notre demande, disposée à se charger des affaires du bureau en question pour une nouvelle période de deux ans, soit pour 1906 et 1907.

2. Il a été publié une instruction uniforme concernant le *dépôt des bagages à main dans les gares*. Elle abroge et remplace les prescriptions édictées ci-devant sur la matière par les administrations de chemins de fer privés.

3. L'ouverture de la ligne du Simplon a nécessité l'établissement de principes applicables au trafic des marchandises en service direct avec l'Italie par le Simplon. Les prescriptions en vigueur pour le trafic par le Gothard ont été étendues au trafic par le Simplon et consignées dans une *instruction concernant l'expédition, la comptabilité, le décompte et le règlement des soldes dans le trafic marchandises italo-suisse par le Gothard et le Simplon*, instruction dont le projet a été examiné et discuté dans une conférence des chefs de contrôle des administrations intéressées.

D'autre part, mentionnons encore à ce sujet l'établissement d'une *instruction commune concernant la comptabilité des stations frontières de Chiasso, Luino et Domodossola*.

4. La nouvelle loi allemande concernant l'*impôt sur les lettres de voiture et les billets de chemin de fer* est entrée en vigueur le 1er août. En ce qui concerne l'impôt sur les lettres de voiture, nous n'avons participé à l'exécution de cette loi que pour donner les instructions nécessaires à nos stations situées sur territoire badois. En revanche, l'impôt sur les billets de chemin de fer, qui n'était tout d'abord applicable qu'au trafic interne allemand et qui n'entra en vigueur, d'une façon générale, que le 1er octobre, donna lieu à des mesures plus importantes. Non seulement il a fallu imprimer à nouveau tous les billets Edmonson à destination de l'Allemagne et transitant sur des parcours allemands, puis corriger les prix des billets-livrets; mais on a dû encore imprimer de nouveaux billets pour de nombreuses relations de notre trafic interne et du trafic direct avec d'autres chemins de fer suisses, l'administration fiscale allemande ayant refusé d'exempter de l'impôt nos parcours situés sur territoire badois. D'autre part, les exigences formulées par l'autorité fiscale allemande au sujet du mode de comptabilité

et de décompte du trafic interne suisse soumis à l'impôt, donnèrent lieu à des explications dont le résultat définitif fut que les chemins de fer grand-ducaux de l'Etat de Bade voulurent bien, sur notre demande, se charger de servir d'intermédiaire entre notre administration et l'autorité précitée. De cette façon nous avons obtenu que la comptabilité et le décompte puissent se faire suivant le mode habituel.

5. Les *chefs de contrôle de l'association de chemins de fer suisses* ont tenu 4 conférences pendant cette année, dans lesquelles on a discuté plusieurs questions se rapportant aux services de l'expédition, de la comptabilité et du décompte.

6. Le 29 octobre, les chefs de contrôle des administrations intéressées se sont réunis à Montreux pour *fixer le mode de décompte dans le trafic marchandises direct* qui existe, depuis le 1er janvier 1907, entre la France et l'Italie via Simplon.

7. Nous nous sommes fait représenter à la *conférence internationale des décomptes* qui a eu lieu à Budapest au mois de juin.

8. Il a été procédé à 1829 *revisions des caisses et des livres* des stations, entrepôts et bateaux à vapeur, qui se répartissent comme suit entre les 4 arrondissements:

I ^{er} arr.	II ^e arr.	III ^e arr.	IV ^e arr.	Total
554	490	476	309	1829

Ces revisions ont permis de constater des déficits de caisse assez importants aux stations suivantes: Lausanne grande vitesse, Delémont et Berne grande vitesse. La somme de ces déficits a atteint à peu près 5000 francs qui ont été entièrement remboursés à l'administration. Les Directions d'arrondissement que cela concernait ont révoqué les fonctionnaires coupables et les ont livrés à la justice lorsque les circonstances l'exigeaient. — D'autre part, un déficit notable, qui a aussi été couvert après coup, a été constaté dans une quatrième station, où le chef n'était plus à la hauteur de sa tâche et ne se rendait plus du tout compte de l'état des caisses à lui confiées. — Dans trois stations, des fonctionnaires de la caisse ont pris la fuite en laissant des déficits de caisse s'élevant ensemble à environ 1100 francs. Cette somme n'a pu être remboursée jusqu'ici que partiellement. — Dans deux cas, des faux portant sur des sommes peu importantes ont été découverts; ils ont été réprimés comme il convenait par les Directions d'arrondissement. — Fr. 457. 44

ont été volés dans la caisse d'une station; les résultats de l'enquête instruite à ce sujet n'ont pas encore été établis.

9. Comme nous l'avons annoncé dans notre rapport de l'année dernière, une nouvelle série de *crédits* accordés par les anciennes compagnies privées ont été modifiés afin de les mettre en harmonie avec les prescriptions uniformes. Le tableau suivant donne une vue d'ensemble des affaires traitées cette année sous ce titre:

	Arrondissements				Total
	I	II	III	IV	
Ouverture de nouveaux crédits	31	37	43	24	135
Modifications apportées à des crédits existants	12	52	80	57	201
Crédits supprimés	8	14	25	13	60
En tout	51	103	148	94	396

10. En ce qui concerne les affaires de l'*administration des imprimés*, rappelons que les économats des quatre arrondissements ont tous été pourvus des approvisionnements nécessaires de formulaires. L'instruction concernant les obligations de l'administration des imprimés et des économats des arrondissements relativement aux imprimés, sera complétée d'après les expériences faites.

11. Sur la proposition d'une Direction d'arrondissement, nous avons décidé d'établir une affiche ayant pour but de faire mieux connaître au public l'*organisation de notre service des objets trouvés*. Cet avis est destiné à être affiché, soit dans les salles d'attente de nos gares et stations, soit à ces bâtiments mêmes.

12. Nous faisons suivre ce rapport d'un *tableau comparatif des recettes d'exploitation* des C. F. F. pour les années 1905 et 1906, y compris celles de l'exploitation des bateaux à vapeur sur le lac de Constance, et nous renvoyons à l'explication relative aux fluctuations du trafic, qui fait suite à ce tableau.

Il ressort de ce tableau comparatif des recettes d'exploitation pour les années 1905 et 1906 que le *trafic du chemin de fer* (A) accuse pour l'année 1906 une augmentation se traduisant par un accroissement des recettes de fr. $11,958,329.12 = 10,4\%$ (1905: $5,31\%$). Les diverses catégories de trafic présentent les augmentations suivantes, exprimées en pour-cent:

Trafic des voyageurs	11,13 % (1905: 6,00 %)
» des bagages	10,55 % (1905: 6,60 %)
Transport des animaux	20,20 % (1905: 4,44 %)
» des marchandises	9,47 % (1905: 4,70 %)

Relativement au produit des deux catégories principales, nous avons à remarquer ce qui suit:

Service des voyageurs. Cependant que les recettes ont augmenté de fr. $5,361,314.91$, le nombre des voyageurs, lui aussi, s'est accru et a passé de 59,165,479 à 64,933,529, soit une augmentation de $5,768,050 = 9,75\%$ (1905: $8,65\%$), d'où il résulte que le nombre des voyageurs n'a pas augmenté dans la même proportion que les recettes puisque l'accroissement du nombre des voyageurs n'est que de $9,75\%$ alors qu'il est de $11,13\%$ pour les recettes. On peut donc conclure de ce qui précède que la diminution constante de la recette moyenne par voyageur, qui a été constatée ces dernières années, est arrivée à son extrême limite, car l'année 1906, comparée à celle de 1905, accuse une augmentation de cette recette moyenne qui passe de 81,4 à 82,42 centimes. Depuis que les chemins de fer fédéraux existent, les recettes moyennes par voyageur ont été les suivantes:

1902	96,1 centimes.
1903	87,8 »
1904	83,5 »
1905	81,4 »
1906	82,42 »

Les divers mois participent comme suit à l'augmentation des recettes:

Janvier	fr. 416,221
Février	» 202,260
Mars	» 260,217
Avril	» 451,232
Mai	» 265,415
Juin	» 563,098
Juillet	» 641,858
Août	» 384,443
Septembre	» 951,042
Octobre	» 646,155
Novembre	» 307,374
Décembre	» 272,000

Le résultat financier du trafic des voyageurs est très réjouissant; les recettes effectives dépassent de 2,500,000 francs environ les prévisions budgétaires. Les recettes particulières du parcours Brigue-Iselle nous permettent de déterminer, d'une manière assez certaine, dans quelle mesure ce résultat financier peut être attribué au *trafic du Simplon* qui a pris naissance le 1er juin. Ces recettes ont été, pour le trafic voyageurs, de 462,000 francs environ pendant les sept premiers mois. Si l'on conclut de ces dernières à l'accroissement de recettes dont ont bénéficié les C. F. F. par suite de l'adduction de trafic sur les lignes d'accès au Simplon, il faut reconnaître que les espérances que l'on fondait sur l'exploitation de la ligne du Simplon, relativement au trafic voyageurs, se sont pleinement réalisées pendant cette première année d'exploitation. Toutefois, il ne faut pas oublier que cet heureux résultat est dû pour une bonne part à l'attrait qu'exerce toute ligne nouvelle, ainsi qu'à l'exposition internationale de Milan qui a été inaugurée à l'occasion de la mise en exploitation de la ligne du Simplon.

Trafic des marchandises (y compris les bagages et les animaux). Nous nous attendions pour le commencement de cette année à une période d'arrêt ou même à une diminution des recettes du fait du trafic extraordinaire qui s'était produit pendant les trois derniers mois de 1905 en prévision de la mise en vigueur des nouveaux tarifs douaniers. Cette crainte n'était pas fondée, car le trafic s'est développé d'une façon tout à fait imprévue par suite d'un essor considérable des affaires. A ceci il faut ajouter encore un fort trafic d'automne en raison de l'exportation de fruits très importante cette année. Le résultat de ce trafic extraordinairement favorable s'est traduit par une augmentation de recettes de fr. 6,597,000 sur l'année précédente et de fr. 5,000,000, en chiffre rond, sur les prévisions budgétaires. Les divers mois — à l'exception toutefois de décembre pendant lequel le trafic n'a pas réussi à atteindre le chiffre considérable de décembre 1905 — participent comme suit à l'augmentation des recettes:

Janvier	.	.	.	.	+	fr.	818,979
Février	.	.	.	.	+	»	538,695
Mars	.	.	.	.	+	»	446,921
Avril	.	.	.	.	+	»	576,277
Mai	.	.	.	.	+	»	390,426
Juin	.	.	.	.	+	»	690,612
Juillet	.	.	.	.	+	»	538,815
Août	.	.	.	.	+	»	650,867
Septembre	.	.	.	.	+	»	450,611
Octobre	.	.	.	.	+	»	1,255,552
Novembre	.	.	.	.	+	»	507,259
Décembre	.	.	.	.	—	»	268,000

L'augmentation des recettes correspond à un développement de trafic de 9,87% alors qu'il n'était que de 4,82% l'année dernière. Cet accroissement se traduit par l'augmentation du chiffre des quantités transportées, qui passent de 9,887,711 à 10,901,686 tonnes, ce qui équivaut à une augmentation de 1,013,975 tonnes = 10,25% (1905: 9,22%). Il résulte donc de ce qui précède que l'accroissement des recettes a marché, cette année, à peu près de pair avec l'augmentation des quantités transportées. Pendant les quatre dernières années, la recette moyenne par tonne a été la suivante:

1903	fr. 7,34
1904	» 7,01
1905	» 6,75
1906	» 6,73

La nouvelle ligne du Simplon a malheureusement très peu contribué au résultat réjouissant du trafic des marchandises, ce qui est sans doute attribuable à l'absence de tarifs marchandises en service direct entre la France et l'Italie par le Simplon. Aussi espérons-nous que les nouveaux tarifs, entrés en vigueur le 1er janvier 1907, ne tarderont pas à apporter tout le développement désirable à la nouvelle ligne.

Lac de Constance. A l'exception du transport des animaux, qui présente une légère diminution, le résultat financier de l'exploitation des bateaux à vapeur sur le lac de Constance accuse une augmentation sur toutes les rubriques (voir B au tableau des recettes d'exploitation). L'augmentation de fr. 5577 des recettes du trafic voyageurs correspond à un développement de trafic normal d'environ 3%; quant au trafic des marchandises, l'accroissement relativement considérable des recettes (fr. 73,479 = 15,9%) est dû à l'exportation extraordinairement forte de fruits à destination de l'Allemagne.

f. Détaxe.

Les affaires du bureau de détaxe ont de nouveau augmenté considérablement cette année en raison du développement du trafic des voyageurs et des marchandises.

Le tableau ci-après donne un aperçu des nouvelles affaires qui ont été traitées en 1906, ainsi que des sommes payées pendant cette période par les chemins de fer fédéraux ou mises à la disposition d'autres administrations.

	Nombre	Sommes
	de nouvelles affaires	misées à la charge des C.F.F.
		Fr.
a. Réclamations pour fausse application des tarifs, des prescriptions de tarif, etc.	6,274	85,215.43 (marchandises)
b. Demandes d'application après coup de tarifs de réexpédition et d'exportation		89.06 (bagages)
c. Demandes tendant à obtenir la concession des taxes plus réduites des routes concurrentes étrangères		667.53 (bétail)
d. Demandes de restitution de taxes (détaxes), basées sur des autorisations de la Direction générale et des anciennes compagnies	2,332	2,259 169,134.79
e. Fourvoiements de marchandises (erreurs d'acheminement)		884 216,541.99
f. Réclamations portant sur des billets		2,478 8,723.08 1)
g. Demandes de détaxe concernant des abonnements généraux non entièrement utilisés		4,297 27,937.83
h. Primes payées au personnel des trains pour la découverte de l'emploi abusif d'abonnements généraux		353 2) 46,935.65 3)
Total	18,986	844,019.26

1) En revanche, les chemins de fer fédéraux ont touché fr. 4531.33.

2) 210 cas en raison de la sortie du titulaire de la maison de commerce;

98 " pour cause de maladie ou de mort;

21 " " d'absence prolongée hors du pays;

7 " " en raison d'échange d'abonnements contre des abonnements pour 2 personnes de la même maison de commerce;

5 " ensuite de l'arrestation du titulaire;

1 " par suite de la mise en faillite du titulaire;

1 " en raison de l'établissement inexact de l'abonnement

1 " par suite d'un abonnement égaré et retrouvé plus tard;

9 " pour cause de non-utilisation.

3) Ces sommes sont supportées par les administrations qui participent au tarif des abonnements généraux.

IV. Département de l'exploitation.

a. Généralités.

1. Nous avons décidé, le 19 janvier, de porter les dispositions relatives à l'*admission des bagages à main dans les voitures* à la connaissance des voyageurs au moyen d'avis imprimés affichés à des endroits appropriés dans les gares et stations; nous avons en outre remis ces avis, réduits au format de poche, au personnel de service et aux portefaix, pour leur permettre de les exhiber au public en cas de contestation.

2. La 74e conférence de l'association du matériel roulant a décidé le 6 février d'appliquer à ses délibérations les nouvelles dispositions sur le droit de vote adoptées par l'association de chemins de fer suisses.

3. A la demande de la Fabrique de machines d'Oerlikon nous avons décidé, le 9 février, d'entrer en pourparlers avec elle en vue de l'autoriser à procéder à des études pour l'exploitation électrique de la ligne Zurich-Thalwil-Zoug-Lucerne, mais nous avons refusé de consentir en principe déjà maintenant à l'introduction de ce mode d'exploitation sur ladite section; nous nous sommes expressément réservé la faculté de ne prendre de décision que lorsque nous aurons été mis à même d'examiner les résultats des études. A la fin de l'année rien ne nous avait encore été communiqué au sujet de ces résultats.

Nous avions déjà répondu de la même manière, ensuite de décision prise le 17 novembre 1905, à une requête de la société d'électricité Alioth, à Münchenstein, qui demandait l'autorisation de procéder à des études en vue de l'introduction de la traction électrique sur la section Bâle-Delémont-Delle. Nous n'avons pas reçu non plus de communications ultérieures à ce sujet.

4. Le 6 mars 1906 nous avons consenti à prolonger d'une année, c'est-à-dire jusqu'au 30 avril 1907, aux mêmes conditions que précédemment, la convention passée avec le chemin de fer du Lac de Thoune pour l'exécution, à titre provisoire, du service de la traction des trains des chemins de fer fédéraux sur le parcours Thoune-Scherzligen, y compris le passage du personnel et du matériel roulant.

5. Le Conseil fédéral a adopté, le 10 mars, des prescriptions concernant la construction et l'exploitation des chemins de fer

secondaires suisses et en a fixé l'entrée en vigueur au 1er mai 1906.

6. La Fabrique de machines d'Oerlikon et les Usines Siemens-Schuckert, à Berlin, nous ont écrit, en date des 30 mars/2 avril, pour nous proposer de décider dès maintenant, à l'occasion de l'introduction de l'électricité comme mode de traction sur la ligne Zurich-Thalwil-Zoug-Lucerne (voir n° 3 ci-dessus), d'adopter l'électricité comme *mode d'exploitation de la ligne du Gothard* et de confier à ces deux maisons, qui s'assureraient à cet effet le concours d'établissements financiers de premier ordre, le soin de procéder aux études et de construire les installations d'après le système monophasé, étant bien entendu que ce mode d'exploitation ne serait pas appliqué avant la nationalisation du chemin de fer du Gothard en 1909. En outre cette proposition était conçue dans le sens suivant: le consortium établirait à ses propres frais toutes les installations électriques et se chargerait du service de la traction électrique moyennant bonification du coût actuel de la traction à vapeur, jusqu'au moment où les chemins de fer fédéraux reprendraient les installations électriques et leur exploitation à des conditions à convenir et à insérer dans le contrat. Nous avons décidé, le 22 mai, de n'entrer en matière que sur les propositions concernant les études en vue de l'introduction de la traction électrique sur la ligne Zurich-Thalwil-Zoug-Lucerne.

7. En ce qui concerne l'état des installations faites en vue de l'*exploitation du tunnel du Simplon à l'électricité à l'époque de l'ouverture à l'exploitation* (1er juin), nous avons à compléter nos rapports antérieurs (n° 23, pages 107 à 114, du rapport de gestion pour l'année 1905) par les renseignements suivants:

Les deux centrales de Brigue et d'Iselle étaient complètement achevées le 1er juin et prêtes à fonctionner. Les courses d'essais auxquelles on a procédé et les expériences faites après l'ouverture du tunnel à l'exploitation ont démontré que ces installations sont en tous points bien disposées et bien exécutées. Il en est de même de la ligne de contact aux deux stations et dans le tunnel, ainsi que des conduites d'alimentation et de celle de retour par les rails. Quant aux locomotives électriques, les trois machines des chemins de fer italiens de la Valteline ont été mises à notre disposition en temps utile et ont parfaitement subi l'épreuve de la collaudation officielle, qui a eu lieu le 23 mai; elles ont continué à se bien comporter en cours d'exploitation, et il y a uniquement lieu de remarquer qu'ensuite d'entente avec les chemins de

fer italiens de l'Etat la maison Brown, Boveri & Cie. les a munies de prises de courant de sa propre construction, grâce auxquelles elles fonctionnent mieux qu'auparavant. Les deux autres locomotives électriques que la Société Brown, Boveri & Cie. avait à fournir en vertu du contrat du 19 décembre 1905 ont été construites par cette maison elle-même; elles subirent, lors des courses d'essai, des avaries causées par l'humidité qui s'introduisait dans les moteurs, ceux-ci n'étant pas fermés, et l'on fut obligé d'exécuter diverses réparations, de sorte que le 1er juin elles n'étaient pas disponibles.

Dans ces conditions, nous avons été contraints de n'introduire que peu à peu la traction électrique. Du 1er au 14 juin, ce mode de traction n'a été appliqué qu'aux trains de marchandises et à un train de voyageurs par jour, mais depuis le 14 juin les locomotives électriques ont remorqué, en plus des trains de marchandises, six trains de voyageurs. En outre, on a continué sans interruption les courses d'essai, les observations et les améliorations, de manière que depuis le 1er août la ligne est entièrement exploitée à l'électricité, conformément au contrat.

Le 30 octobre, nous avons exposé aux chemins de fer italiens de l'Etat notre manière de voir sur les mesures à prendre pour installer la traction électrique jusqu'à Domodossola; cette administration nous a répondu, le 30 novembre, qu'elle était en principe d'accord d'étendre ce mode d'exploitation à la section Iselle-Domodossola. C'est également la maison Brown, Boveri et Cie qui s'occupe de l'étude de ces installations.

8. Aux renseignements que nous avons donnés dans le rapport de gestion pour l'année 1905 (n° 24, page 114) concernant les *essais de traction électrique sur la section Seebach-Wettingen* par la Fabrique de machines d'Oerlikon, nous ajouterons que les courses d'essai ont été étendues de Seebach à Regensdorf et qu'on continue l'équipement de la ligne jusqu'à Wettingen. Les courses d'essai n'ont pas encore abouti à des résultats définitifs, surtout en ce qui concerne les perturbations que les courants à haute tension provoquent dans les lignes à courant faible le long de la voie.

9. Les 13 et 14 juin a eu lieu à Brême la *conférence européenne des horaires des trains pour le service d'hiver 1906/1907*. Une même conférence s'est réunie à Dresde les 5 et 6 décembre pour l'horaire d'été de 1907. Nous nous sommes fait représenter à l'une et à l'autre de ces conférences.

10. Dans sa séance du 23 juillet, l'*association suisse du matériel roulant* a fixé à nouveau les *traitements du personnel du service de répartition du matériel* sur la base des prescriptions en vigueur aux chemins de fer fédéraux (augmentation périodique triennale).

11. Nous avons, en date du 8 août, donné les instructions nécessaires au personnel de service, afin de faire cesser la *commande abusive de wagons spéciaux* (wagons d'un tonnage supérieur à 10 tonnes, wagons couverts d'une capacité de chargement de 41 m³ et plus ou wagons découverts d'une surface de chargement de 19 m² et plus) pour des expéditions de marchandises qui peuvent être transportées sur des wagons d'un tonnage inférieur ou de moindres dimensions.

12. Sur une demande qui lui a été adressée par l'*association de chemins de fer suisses*, le Conseil fédéral, faisant application de l'article 10 de la loi fédérale sur la durée du travail dans les entreprises de transport et de communications, du 19 décembre 1902, a consenti, par arrêté du 18 août 1906, à autoriser les administrations de chemins de fer à recourir, pendant la période du 2 septembre au 25 novembre inclusivement (le jour du Jeûne fédéral excepté), aux mêmes *mesures exceptionnelles* que les années précédentes pour leur permettre de *faire face au trafic d'automne*. Ce service s'est, somme toute, effectué régulièrement, mais la pénurie de wagons s'est de nouveau fait sentir au moment du trafic le plus intense.

13. Faisant droit aux vœux exprimés par le personnel intéressé, nous avons décidé, le 23 octobre, tout en nous réservant de faire exception à cette règle en cas de services spéciaux et de circonstances particulières, de réduire comme suit la *durée normale de travail du personnel des bureaux aux marchandises de Ire et IIe classes*:

à 9^{1/2} heures par jour, du 1er avril au 31 octobre inclusivement;

à 9 heures par jour, du 1er novembre au 31 mars inclusivement.

La répartition de ces 9^{1/2} ou 9 heures sur la journée de travail dépendant des conditions locales, nous avons laissé aux directions d'arrondissement le soin de la faire.

14. Nous avons établi, le 9 novembre, pour la *classification des gares et stations des chemins de fer fédéraux*, des règles uni-

formes qui serviront de base au classement à opérer par les directions d'arrondissement. Il sera rendu compte de cette affaire dans le prochain rapport de gestion.

15. *Afin d'accélérer les transports de blé de Gênes en Suisse, restés en souffrance à Gênes, l'association suisse du matériel roulant a, d'entente avec les chemins de fer italiens de l'Etat, envoyé à vide, chaque jour, pendant les mois de novembre et décembre un certain nombre de wagons de l'association à destination de cette dernière ville. 1065 wagons ont ainsi été expédiés à Gênes du 10 novembre au 24 décembre, dont 979 nous sont revenus chargés, avant le 1er janvier 1907. Après une courte interruption du 24 décembre au 2 janvier, demandée par les chemins de fer italiens de l'Etat, nous avons pour le moment continué à effectuer ces envois de wagons.*

16. Pour nous conformer à la décision du conseil d'administration du 20 octobre 1906, nous avons, le 14 novembre, donné aux directions d'arrondissement les instructions nécessaires au sujet des *congés rétribués à octroyer, à partir du 1er janvier 1907, aux ouvriers des ateliers, et de l'adoption, dès cette date également, de la journée de 9 heures, sans diminution de salaire.*

17. En date du 27 novembre, nous avons consenti à louer jusqu'à mi-février 1907 à la compagnie P. L. M., à Paris, qui nous en avait fait la demande, *70 paires de wagons à longs bois et 110 wagons à plate-forme*. Nous avons mis successivement tous ces wagons à sa disposition à Pontarlier dans le courant du mois de décembre. Ils nous ont été retournés pour l'époque convenue.

18. Comme les années précédentes, nous avons alloué pour l'année 1907 une subvention de 10,000 francs à la *commission suisse d'études pour la traction électrique des chemins de fer*. Ont été reçus membres de la commission en 1906, en plus de ceux dont nous avons donné précédemment la liste arrêtée à fin 1905, les « Usines réunies de la Kander et de Hagneck S. A. à Berne » et la « Fabrique d'accumulateurs à Oerlikon ». La commission a commencé la publication des résultats de ses études (voir rapport de gestion de 1905, pages 114 et 115, chiffre 25) en faisant paraître le bulletin n° 1 intitulé « *Energie nécessaire à la traction électrique des chemins de fer suisses* ». Les autres travaux, dont nous avons indiqué le programme dans notre rapport de gestion de 1904 (page 112), sont aussi très avancés.

19. La direction générale et les directions d'arrondissement ont délivré en tout pour l'année 1906 264,809 *permis de circulation gratuite d'une course*, aux fonctionnaires, employés et ouvriers des chemins de fer fédéraux et à des membres de leur familles. Le nombre de ces permis avait été en 1905 de 244,297.

20. Pendant l'année 1906, il y a eu 3 *conférences techniques de l'association de chemins de fer suisses*, dans lesquelles ont été discutées de nombreuses affaires se rapportant à la construction et surtout à l'exploitation. Parmi les questions d'exploitation qui ont été liquidées, les plus importantes sont:

- a) la revision des règles existantes et l'établissement de règles nouvelles pour des types de matériel roulant;
- b) l'adoption de signaux avancés pour les signaux de ralentissement;
- c) l'adoption à titre d'essai d'une réduction des signaux donnés avec le sifflet de la locomotive;
- d) la revision de divers règlements généraux et de prescriptions relatives au service de l'exploitation.

21. Le *mouvement des étrangers* a été très intense *en 1906* pendant la haute saison, grâce au temps extraordinairement beau qui s'est maintenu jusqu'à la fin de l'automne. Ensuite, des neiges persistantes ont de nouveau attiré une quantité de touristes et d'amateurs de sports hivernaux dans les stations sportives de l'ouest de la Suisse, de l'Oberland bernois, de la Suisse centrale, à Davos, dans l'Engadine, etc.; ce mouvement d'étrangers se développe d'une manière toujours plus réjouissante depuis quelques années. Parmi les événements extraordinaires en vue desquels on a dû prendre des mesures spéciales, nous citerons la fête fédérale de gymnastique à Berne, le congrès des catholiques suisses à Fribourg et les grandes manœuvres du IV^e corps d'armée. La circulation des trains s'est en général effectuée sans dérangements notables. En revanche, nous avons à signaler une forte augmentation des retards. On doit en chercher les causes principales dans l'accroissement considérable de la circulation des voyageurs et la charge excessive qui en résulte pour un grand nombre de trains directs, dans les retards exceptionnellement fréquents et considérables des correspondances étrangères, dans le temps de parcours insuffisant provenant des nombreuses correspondances avec les lignes aboutissantes, dans les battements trop courts pour la manœuvre compliquée des voitures directes, dont le nombre va toujours en augmentant, et enfin dans l'insuffisance de beaucoup d'installations. Nous nous efforçons constamment

de porter remède à cet état de choses en améliorant le plus possible les horaires et les installations et en continuant de travailler à la transformation des stations et à l'augmentation du nombre des lignes à double voie.

22. Les études concernant *l'application de l'article 44 de la loi sur le rachat des chemins de fer (écoles de chemins de fer)* n'étant pas achevées, il n'a pas encore été possible de donner une solution aux postulats des Chambres fédérales qui se rapportent à cette question.

b. Service de l'expédition et des trains.

1. L'*horaire d'été*, en vigueur du 1er mai au 30 septembre 1906, diffère de l'*horaire d'hiver* par les quelques changements qui se reproduisent chaque année et accuse en outre, à part quelques petites améliorations, les importantes innovations suivantes:

1^o Les trains prévus par notre rapport de gestion de 1905 (chiffre 3, page 121) circulent depuis le jour de la mise en exploitation du tunnel du Simplon, c'est-à-dire depuis le 1er juin. Ce sont les trains :

1032, Lausanne-Genève,
1033, Genève-Lausanne,
1037, Genève-Lausanne,
205, Pontarlier-Domodossola,
209, Pontarlier-Domodossola,
204, Domodossola-Pontarlier,
214, Domodossola-Lausanne,

ainsi que les trains 1121, 1123, 1125, 213 et 1133 Brigue-Domodossola, 208, 1132, 210, 1138 et 1140 Domodossola-Brigue.

Depuis cette même date, les trains de luxe 493 et 494 Paris-Brigue et retour circulent également, trois fois par semaine, jusqu'à et depuis Milan.

Les nouveaux trains directs 12 et 35 entre Berne et Lausanne, créés en raison de l'ouverture du tunnel du Simplon, ont été mis en marche dès l'entrée en vigueur de l'*horaire d'été* (1er mai 1906).

2^o Afin de décharger l'*express 17* au départ de Genève et de diminuer le battement, à Lausanne, avec le train 213 pour le Simplon, on fait partir de Genève le direct 67 Lausanne-Bienne-Olten et on le fait circuler après l'*express 17*.

- 3^o Le train 1061 a été avancé de manière à correspondre, à Berne, au train 29; on en a fait le nouveau train direct 31, qui circule depuis Genève.
- 4^o Un nouveau train omnibus 1038 a été mis en marche de Lausanne à Genève.
- 5^o Le train de marchandises 3084 Vallorbe-Pontarlier a été transformé en train mixte.
- 6^o Un nouveau train de marchandises avec service des voyageurs, n^o 3096/1096, a été créé entre Lausanne et Vallorbe.
- 7^o Le train 1135 (ancien 1137) Lausanne-St. Maurice continue jusqu'à Brigue comme train direct.
- 8^o Le train omnibus 1128, qui autrefois partait de St. Maurice, circule maintenant depuis Brigue.
- 9^o Le train mixte 3209 Neuchâtel-Bienne circule aussi le dimanche avec un horaire accéléré.
- 10^o Les trains omnibus 1521 et 1527 Laufon-Bâle ont été prolongés jusqu'à Delémont.
- 11^o Un nouveau train 1819 a été créé sur la ligne de raccordement des deux gares de Bâle pour relever la correspondance du train direct 44 des chemins de fer badois.
- 12^o Une correspondance a été établie entre le train direct 92 des chemins de fer badois et ceux du groupe de 6 heures à la gare de Bâle C. F. F., par la création d'un nouveau train 1829 sur la ligne de raccordement.
- 13^o Le train 3711 Olten-Lucerne, qui était jusqu'ici un train de marchandises avec service de voyageurs, a été transformé en train omnibus 1711, et un nouveau train a été institué pour le service des marchandises.
- 14^o Les trains directs 1470 et 1477 Berne-Thoune-Berne, qui n'étaient précédemment que des trains de saison, ont été mis en marche pendant toute la période d'horaire.
- 15^o Le train d'ouvriers 1424 Olten-Murgenthal a été prolongé jusqu'à Langenthal.
- 16^o Le train mixte 3444 Olten-Soleure circule maintenant comme tel jusqu'à Bienne.
- 17^o Le train mixte 3764/1764 Giswil-Lucerne a été converti en train omnibus et part de Lungern; il a été remplacé par un nouveau train de marchandises.

- 18^o On a créé les nouveaux trains de saison 1765 Meiringen-Brienz, 1774 Brienz-Lucerne, 1775 Lucerne-Meiringen et 1782 Brienz-Meiringen.
- 19^o Le train mixte 3783 Lucerne-Giswil a été converti en train omnibus 1783, et le service des marchandises est effectué par un nouveau train.
- 20^o La communication du matin par train direct entre Zurich et Olten et au delà a été remaniée; le train 14 a été avancé et dessert toutes les stations, et l'ancien train direct 60 a été dédoublé en deux trains directs 12 et 60. Le premier est formé de la composition pour Berne et le second de celle pour Bienne.
- 21^o Un nouveau train direct, n° 141, circulant au milieu de la journée, a été mis en marche sur le parcours Bâle-Zurich. Il relève à Bâle la correspondance d'un direct venant de la Belgique par Strasbourg et continue de Zurich sur Glaris, Coire et l'Arlberg. Cette innovation a nécessité la prolongation jusqu'à Lachen d'un groupe de deux trains qui jusqu'alors ne faisaient le service qu'entre Zurich et Richterswil. Nous avons à faire remarquer, à cet égard, que le train direct 131/2558 Bâle-Zurich-Sargans-Buchs rejoint, à cette dernière station, le direct 408/8 des chemins de fer de l'Etat autrichien. Ces trains 131 et 141 créent deux nouvelles correspondances directes entre Bâle et au delà, d'une part, et l'Arlberg et le sud du Tyrol, d'autre part.
- 22^o Un nouveau train omnibus 2202 circule les jours de semaine sur le parcours Otelfingen-Wettingen.
- 23^o Deux nouveaux trains directs de nuit 172 et 189 ont été créés sur le parcours Schaffhouse-Bulach-Zurich. Ils correspondent à Schaffhouse à deux trains de la ligne Stuttgart-Nuremberg-Berlin. En outre, la marche du direct du matin Stuttgart-Schaffhouse ayant été accélérée, on a créé un nouveau direct 182 Schaffhouse-Zurich. Nous avons, en sens contraire, un nouveau train omnibus 2175, qui relève à Eglisau la correspondance du direct de l'après-midi 157 Bâle-Winterthour. Le train direct 2414 Winterthour-Stein-Säckingen a été prolongé jusqu'à Bâle, de sorte que le nouveau train de nuit 172 Berlin-Schaffhouse-Zurich possède une correspondance directe pour Bâle.
- 24^o Les améliorations suivantes, entraînant des prestations supplémentaires, ont été introduites sur la ligne Zurich-Zoug-Lucerne:

- a) les trains directs 179, 184 et 181 ont été dédoublés entre Zurich et Zoug; la composition pour Lucerne et celle du Gothard circulent indépendamment l'une de l'autre;
- b) le direct de l'après-midi 188 Zurich-Lucerne, qui précédemment ne circulait que pendant les mois de juillet à septembre, a été mis en marche pendant toute la période d'horaire, et dans la direction opposée on a créé un nouveau direct 185 Lucerne-Zurich;
- c) le direct 174 Zurich-Zoug a été prolongé jusqu'à Lucerne.

- 25^o Un nouveau groupe de trains 2325 et 2330 a été mis en marche pendant les mois de juillet et d'août sur le parcours Glaris-Linthal.
- 26^o Afin d'améliorer les correspondances, à Winkeln, avec le chemin de fer appenzellois, on a mis en marche, sur le parcours St. Gall-Winkeln, un nouveau train 2608, qui circule les jours de semaine, ainsi qu'un train du dimanche 2590 pour les mois de juillet et d'août.
- 27^o La création d'un nouveau direct Rorschach-St. Gall a permis d'accélérer la marche de l'ancien direct 2566 Coire-St. Gall et de le faire correspondre, à St. Gall, au direct 2560; on a ainsi créé une nouvelle correspondance directe 2564.
- 28^o Un nouvel express 2559 a été mis en marche pendant la période du 1er juillet au 30 septembre de Buchs à Sargans. Il établit la correspondance entre le nouveau direct Innsbruck-Buchs, des chemins de fer autrichiens, et l'express 144 Sargans-Zurich-Bâle.
- 29^o Un nouveau train du matin, n° 2531, a été créé sur la section Amriswil-Romanshorn pour le transport des ouvriers.

Ces innovations ont eu pour effet d'augmenter les prestations, comparativement au service d'été 1905, de 398,090 kilomètres de trains pour les cinq mois de mai à septembre 1906.

2. Les principales innovations pour l'*horaire d'hiver*, en vigueur depuis le 1er octobre, sont les suivantes:

- 1^o Les nouveaux trains suivants, introduits dès le 1er mai, circulent aussi pendant l'hiver:
- a) le train mixte 3021 Morges-Lausanne, qui a été prolongé sur la section Nyon-Morges;
 - b) l'express 67 Genève-Lausanne qui correspond aux trains 67 Yverdon-Bienne et 213 à destination du Valais et du Simplon;

- c) le train direct 31 Genève-Lausanne, destiné à décharger le train 79;
 - d) le train direct 1038 Lausanne-Genève;
 - e) les trains directs 12 et 35 entre Berne et Lausanne;
 - f) les trains omnibus 1135 et 1128 entre St-Maurice et Brigue;
 - g) le train du dimanche 1209 Neuchâtel-Bienne;
 - h) les trains omnibus 1521, soit 1523 et 1527, de et pour Delémont;
 - i) le train 1819 sur la ligne de raccordement;
 - k) le train d'ouvriers 1424 entre Murgenthal et Langenthal.
- 2^o Le train omnibus 1006, circulant jusqu'ici sur la section Nyon-Genève, est mis en marche à partir de Lausanne.
- 3^o Le train direct 25 Genève-Lausanne a été dédoublé; l'un des deux trains circule comme train 71.
- 4^o Un nouvel express 67 a été mis en marche sur la ligne Lausanne-Bienne-Olten.
- 5^o Les trains mixtes 3057 Romont-Fribourg, 3055 Fribourg-Berne et le train du dimanche 1055 Palézieux-Berne ont été supprimés et remplacés par un train omnibus quotidien 1055 Lausanne-Berne.
- 6^o Le train mixte 1060 a été converti en un train omnibus et prolongé jusqu'à Lausanne.
- 7^o Un nouveau train mixte 3064/1064 Berne-Fribourg a été mis en marche.
- 8^o Les trains omnibus 1261 et 1274 circulant entre Payerne et Fribourg ont été maintenus pendant l'hiver.
- 9^o Le train 1085 Vallorbe-Lausanne a été supprimé et remplacé par un train omnibus quotidien 1083 Pontarlier-Lausanne.
- 10^o Un nouveau train direct 1094 circule sur la ligne Lausanne-Pontarlier, afin d'établir une nouvelle correspondance entre Milan et Paris.
- 11^o Le train de banlieue 1102 Villeneuve-Lausanne circule pendant tout l'hiver.
- 12^o Les nouveaux trains mixtes 3588/1588 et 1563 entre Porrentruy et Delémont ont été mis en marche.
- 13^o Par suite d'un changement important des correspondances de et pour Paris et pour Vienne, le train 135 Deûle-Bâle-Buchs a dû être retardé et le train 148 (nouveau 144) Bâle-Delle, avancé. Tous deux ont été convertis en trains directs composés de voitures des trois classes.
- 14^o Les trains 1534 et 1543 entre Bâle et Laufon ont été prolongés jusqu'à Delémont.

- 15^o Un nouveau train (1837) a été introduit sur la ligne de raccordement.
- 16^o Afin d'établir une correspondance avec le train 135 (Paris-) Delle-Bâle, qui a été retardé, un nouveau train direct 109 a été créé de Bâle à Lucerne. Il correspond à Lucerne avec le train G. B. 109.
- 17^o Un nouveau train omnibus 1656 Sissach-Bâle a été mis en marche.
- 18^o Afin de décharger l'express 118 circulant sur le parcours Olten-Bâle, un nouvel express 1668 a été mis en marche.
- 19^o Un nouveau groupe de deux trains, 1459 et 1476, a été institué sur la ligne Berne-Thoune.
- 20^o Le train 3414 Olten-Langenthal, jusqu'ici train de marchandises, sert aussi maintenant au transport des voyageurs.
- 21^o Un nouveau train d'ouvriers 1403 circule les jours ouvrables entre Langenthal et Olten.
- 22^o Les trains mixtes 3766 et 3769 du chemin de fer du Brünig ont été convertis, entre Lucerne et Giswil, en trains omnibus quotidiens 1766 et 1769.
- 23^o Le train mixte 3766 Lungern-Giswil circule tous les jours ouvrables, du 1er novembre au 31 mars.
- 24^o Le train omnibus 1939 Olten-Brugg a été prolongé jusqu'à Zurich, afin de faciliter les transports grande vitesse de la Suisse occidentale à destination de la Suisse orientale.
- 25^o Un nouveau groupe de trains omnibus 1950/1951 a été créé l'après-midi sur la ligne Aarau-Zofingue.
- 26^o Un nouveau train d'ouvriers 1952 circule, dès le 21 novembre, entre Aarau et Safenwil, la vente d'abonnements d'ouvriers pour cette ligne s'étant considérablement accrue.
- 27^o Pour les mois de décembre à mars inclusivement, on a introduit à l'horaire les trains d'ouvriers 3963 et 3980 (Wohlen-Henschikon) et 3981 (Wohlen-Muri) qui ne circulent que la semaine.
- 28^o Le train direct du soir 2144, de Zurich à Lucerne, a été maintenu dans l'horaire d'hiver, mais avec quelques changements. En revanche, le train 2266 Zoug-Lucerne a été supprimé.
- 29^o Un train de marchandises circulant sur la ligne Effretikon Hinwil a été converti en un train de marchandises quotidien 4395 faisant le service des voyageurs.
- 30^o Deux nouveaux groupes de trains circulent sur la ligne Wald-Rüti. Le service des trains et de la traction sur cette ligne est maintenant assuré par le chemin de fer du Tässatal.

- 31^o Le train de marchandises 4327 Glaris-Linthal, ne circulant que la semaine, sert aussi maintenant au transport des voyageurs.
- 32^o Les trains omnibus 2077/2084 Zurich-Lachen-Zurich ont été prolongés jusqu'à Siebnen-Wangen.
- 33^o Les trains 2547, 2557 et 2563, qui n'allait que jusqu'à Rorschach, continuent actuellement jusqu'à St. Margrethen; d'autre part, le train 2554 de St. Margrethen va maintenant jusqu'à Rorschach. Ces innovations ont pour but d'augmenter le trafic entre le Vorarlberg et St. Gall.
- 34^o Les trains directs d'été 131 Zurich-Coire et 2551 St. Gall-Coire ont été maintenus pendant l'hiver; ils sont réunis en un seul train entre Sargans et Coire.
- 35^o L'express 142 Buchs-Zurich a été converti en un train direct composé de voitures des trois classes.
- 36^o Le nombre des abonnements d'ouvriers ayant fortement augmenté, un nouveau train d'ouvriers 2706 a été mis en marche, à partir du 10 décembre, entre Rorschach et Arbon; il ne circule que la semaine et part le matin pour rentrer le soir (2741).

Ces nouvelles prestations accusent par rapport au service d'hiver 1905/1906 une augmentation de 865,841 kilomètres-trains pour les sept mois compris entre le 1er octobre 1906 et le 30 avril 1907. Dans ce nombre, 367,602 kilomètres-trains se rapportent aux nouveaux trains du Simplon.

Le surplus de prestations, calculé d'après les horaires approuvés pour 1906 comparativement à ceux de 1905, se chiffre en tout par 960,747 kilomètres de trains et, pour le temps compris entre le 1er mai 1906 et le 30 avril 1907 comparativement à la même période 1905/1906, par 1,308,427 kilomètres de trains.

3. Le *tableau des correspondances internationales* a de nouveau été publié pour l'année 1906.

c. Service des télégraphes et des installations électriques.

1. Nous avons dénoncé, en date des 23 janvier et 9 mars, la *convention* conclue entre le département fédéral des postes et des chemins de fer et l'ancienne compagnie de l'Union suisse *au sujet de l'installation de bureaux publics des télégraphes aux stations d'Heerbrugg et de Räterschen*, car il était devenu nécessaire, par suite du développement du trafic de ces stations, de séparer ces bureaux de ceux du télégraphe du chemin de fer.

2. Nous avons approuvé, le 26 janvier, les *croquis types numéros 8, 9, 10, 11 et 12 d'appareils électriques de bloc de section* pour les chemins de fer fédéraux.

3. Le 9 mars, nous avons mis en vigueur des *préscriptions uniformes sur la commande et la vérification des appareils et des matériaux pour le service des télégraphes et les installations électriques* des chemins de fer fédéraux.

4. Ensuite d'entente avec la direction des télégraphes, nous avons donné aux directions d'arrondissement, le 22 juin, des instructions au sujet de l'*utilisation des téléphones des C. F. F. pour les communications privées*.

5. Par office du 22 novembre, le département fédéral des postes et des chemins de fer nous a informés que le *bureau public des télégraphes de la station Granges-Lens serait séparé de cette station à partir du 1er janvier 1907*.

6. Nous avons approuvé, le 23 novembre, les *principes à observer pour l'établissement des téléphones de ligne des chemins de fer fédéraux, ainsi que les types d'appareils*.

d. Service de la traction et des ateliers.

1. Nous avons fait, en 1906, les *commandes suivantes de matériel roulant*:

A la fabrique suisse de locomotives et de machines, à Winterthour:

Par marché des 30 mars/2 avril:

19 locomotives compound à quatre cylindres, avec tenders à quatre essieux, série A $\frac{3}{5}$;

10 locomotives compound à trois cylindres, avec tenders à trois essieux, série B $\frac{3}{4}$;

4 locomotives compound à quatre cylindres, avec tenders à quatre essieux, série C $\frac{4}{5}$;

2 locomotives-tenders à simple expansion, série E $\frac{3}{4}$;

6 locomotives-tenders à simple expansion, série E $\frac{3}{3}$.

Par marché du 2 octobre:

2 locomotives à crémaillère, série HG $\frac{3}{3}$; pour le chemin de fer du Brünig.

A la Société industrielle suisse, à Neuhausen:

Par marché du 28 août:

10 voitures à trois essieux de la série A³¹

40 » » » » » ABSU

10 » » » » » » BC³³

40 fourgons » » » » F³⁰

80 wagons à deux essieux de la série J^{3d}.

Par marché du 21 décembre (12 mars 1907):

2 voitures à trois essieux de la série AB³

1 fourgon » » » » F³

5 wagons à deux » » » K

5 » » . » » » L

pour le chemin
de fer
du Brünig.

A la fabrique suisse de wagons S. A., à Schlieren:

Par marché du 28 août:

20 voitures à trois essieux de la série B³⁰

70 » » » » » C⁸⁴

60 wagons couverts de la série K^{2d}.

Aux ateliers C. F. F. à Yverdon:

70 wagons couverts de la série K^{2d}.

Aux ateliers C. F. F. à Olten:

20 wagons couverts de la série K^{2d}.

30 wagons à longs bois de la série N².

Aux ateliers C. F. F. à Coire:

50 wagons couverts de la série K^{2d}.

2. Au cours de l'année 1906, nous avons fait les *commandes suivantes d'objets pour l'équipement du matériel roulant*:

480 batteries pour l'éclairage des trains, à la fabrique d'accumulateurs d'Oerlikon:

45,000 lampes pour l'éclairage électrique des voitures, des bateaux et des ateliers, aux fabriques de lampes à incandescence de Zoug et d'Aarau:

376 dynamos pour l'éclairage des trains, à la maison Brown, Boveri & Cie à Baden:

250 poules à la maison Wanner & Cie à Horgen:

1,244 moitiés d'accouplements de chauffage à la vapeur, avec raccords à vis.

120 avec raccord à étrier et

80 du type P. L. M., aux maisons Schäffer & Budenberg à Seebach-Zurich, Oderlin & Cie à Baden et à nos ateliers de Bienne;

- 85 réservoirs à air principaux pour le frein Westinghouse de nouvelles locomotives, aux maisons Riedinger à Augsbourg et Pintsch à Berlin;
- 19 tachymètres système Hasler, et la transformation de 18 tachymètres système Hausshäuser en tachymètres système Hasler, à la maison Hasler à Berne;
- 79 appareils fumivores pour nouvelles locomotives à M. Th. Langer à Vienne et à la fabrique suisse de locomotives et de machines à Winterthour;
- 188 vérins fixes et vérins à chariot pour l'équipement de nouvelles locomotives, à la maison Dickertmann frères à Bielefeld et aux usines de Werdohl à Werdohl;
- 201 lanternes de signaux pour locomotives, à M. Mottaz à Yverdon;
- 62 moulins à savon, à installer à titre d'essai dans des voitures, à la maison Léoni à Paris.

3. Depuis le 1er janvier, la *durée du travail dans les ateliers des C. F. F. est réduite à 8 1/2 heures* le samedi et la veille des jours fériés légaux, mais les ouvriers continuent à être payés pour 10 heures de travail. Cette mesure a été prise en vertu de l'article 1er de la loi fédérale du 1er avril 1905 (complétant la loi sur le travail dans les fabriques du 23 mars 1877), entrée en vigueur le 1er janvier 1906, et du message du Conseil fédéral du 14 novembre 1902. Nous avons ainsi réduit d'une demi-heure par semaine, sans diminution de salaire, la durée du travail, telle qu'elle est fixée par l'article 6 du règlement n° 39. L'heure habituelle d'entrée au service le matin est maintenue.

4. Nous avons procédé, en application de l'article 7 du règlement pour l'exécution de la loi sur la nationalisation des chemins de fer, à la *répartition du nouveau matériel roulant entre les arrondissements*.

5. Nous avons pris les mesures nécessaires pour *continuer l'installation de l'éclairage électrique dans les voitures du IIIe arrondissement*.

6. Ensuite de la catastrophe qui s'est produite dans les mines de Courrières et des grèves qu'elle a provoquées dans le *bassin minier du Nord de la France*, nos deux fournisseurs français de briquettes, les mines d'Aniche et d'Ostricourt, ont suspendu leurs livraisons au milieu du mois de mars et n'ont pu les reprendre complètement que vers la fin de l'année.

7. Le 30 mars, nous avons autorisé M. Hugo Stinnes, à Mülheim s/Ruhr, à nous livrer, au même prix qu'auparavant, 6000 tonnes de noisettes de charbon gras, pour remplacer partiellement les *livraisons de briquettes non effectuées* l'année précédente.

8. Dans le courant de l'année s'est achevée l'apposition des *marques des C. F. F.* sur tout le *matériel roulant*.

9. Le marché avec la maison Bareiss, Wieland & Cie à Zurich (rapport de gestion pour 1905, n° 17, page 130), prévoyait pour la fourniture des *matières de graissage des locomotives* un prix fixe par 1000 kilomètres-locomotive ou des prix fixés d'après le poids, à notre convenance. A l'occasion du décompte pour la première année de livraison (1er mai 1905 au 30 avril 1906), nous avons demandé l'application des prix au poids et avons ainsi réalisé une économie de 23,000 francs en chiffres ronds en regard de la dépense résultant du prix kilométrique. Au vu des résultats favorables obtenus, nous avons alors de nouveau adjugé, après concours, la fourniture des huiles pour le graissage des locomotives à la susdite maison, par marché des 29 novembre/1er décembre, pour une durée de 5 ans à partir du 1er janvier 1907, toujours sur la base d'un prix fixe par 1000 kilomètres-locomotive, mais en nous réservant d'établir le décompte, à la fin de chaque année, d'après les prix par 100 kg., au cas où nous y trouverions avantage. Les huiles sont livrées dans des fûts en acier et des wagons-citerne. On a convenu en même temps d'établir une réserve d'huile de graissage pour six mois.

10. Nous avons approuvé, le 4 mai, une instruction concernant la *vérification de la cohésion des briquettes* destinées au chauffage des locomotives. La nouvelle station de contrôle se trouve au dépôt de locomotives de Renens.

11. Nous avons décidé, le 21 août, de munir à titre d'essai 25 locomotives d'un *appareil fumivore* non automatique, construit dans nos ateliers d'après un système plus simple que les autres systèmes appliqués jusqu'ici.

12. Nous avons également décidé, le 11 septembre, de faire l'acquisition des objets destinés à l'*équipement uniforme des fourgons avec les ustensiles nécessaires aux premiers secours à donner en cas d'accidents*. La dépense était prévue au budget de construction de 1906.

13. Le 19 septembre a eu lieu la course d'essai officielle avec le *bateau à vapeur «Rhein»*, construit pour le lac de Constance par la maison Escher, Wyss & Cie à Zurich. Elle a bien réussi.

14. Nous avons chargé nos ateliers de Bienne, le 23 novembre, *d'installer l'éclairage électrique dans 20 voitures du chemin de fer du Brünig.*

15. Le 21 décembre nous avons décidé de faire confectionner des *cartes des chemins de fer fédéraux*. Elles seront affichées dans les voitures.

16. Au cours de l'anée 1906 a eu lieu l'*installation du laboratoire fédéral d'essai des combustibles* à l'Ecole polytechnique de Zurich. Les analyses se font, depuis le 1er janvier 1907, selon le règlement édicté par le Conseil fédéral en date du 21 juin.

17. Le *contrôle de la qualité des matières destinées au chauffage des locomotives* a donné les résultats moyens suivants, dont on a, somme toute, lieu d'être satisfait, pour le combustible livré en 1906:

COMBUSTIBLE	Teneur en cendres		Puissance calorifique		Matières volatiles	
	Nombre des échantillons	Moyenne en pour-cent	Nombre des échantillons	Moyenne en calories	Nombre des échantillons	Moyenne en pour-cent des substances combustibles
Houille de la Sarre provenant des puits de:						
Dudweiler	126	5,7	34	7583	34	33,4
Altenwald	133	6,0	31	7505	31	34,9
Sulzbach	59	5,1	4	7595	4	34,3
König	37	4,2	9	7581	9	35,3
Maybach	36	7,3	9	7429	9	34,3
Brefeld	36	6,8	9	7574	9	35,5
Somme et moyenne	427	5,8	96	7543	96	34,4
Houille de la Ruhr . .	248	8,2	64	7509	64	25,2
Noisettes de charbon gras, H. Stinnes . . .	32	6,7	12	7673	12	24,2
Briquettes de la Ruhr						
Marque H St, de Rheinau .	587	7,6	149	7624	149	19,6
" M"St, " Strasbourg	440	7,6	100	7588	100	21,3
" M"St, " Mannheim	275	7,8	90	7623	90	20,5
" S+B, " Mannheim	71	7,1	28	7634	28	20,7
" Z H, " Rheinau .	15	8,3	4	7633	4	17,8
Somme et moyenne	1388	7,6	371	7615	371	20,4
Briquettes françaises						
Mines d'Ostricourt	155	8,2	31	7620	31	16,8
" d'Aniche	80	8,3	18	7657	18	18,1
" de Blanzy	27	9,5	4	7266	4	27,2
Grand-Combe	2	7,7	2	7692	2	16,8
Somme et moyenne	264	8,3	55	7609	55	18,0
Briquettes Raab, Karcher & Cie						
Marque Z H	5	7,8	2	7662	2	21,1
" R	13	8,2	3	7620	3	18,5
Ormont	8	9,7	2	7542	2	16,7
Marque R K	4	11,6	1	7093	1	17,7
" H U	4	7,8	1	7646	1	16,7
Somme et moyenne	34	8,8	9	7556	9	18,4

18. L'état du matériel roulant fin 1906, comparé à celui de fin 1905, est indiqué aux tableaux statistiques joints au rapport de gestion. Nous en extrayons les renseignements qui suivent:

A. Matériel pour les lignes à voie normale.

I. Locomotives.

Série	1906				1905			
	Total des locomotives	Essieux moteurs	Essieux por- teurs des loco- motives et tenders	Total des essieux	Total des locomotives	Essieux moteurs	Essieux por- teurs des locomotives et tenders	Total des essieux
A	148	344	788	1132	119	267	624	891
B	268	772	958	1730	250	718	886	1604
C	118	351	321	672	116	334	292	626
D	104	324	227	551	111	342	241	583
E	264	689	186	875	265	688	193	881
Total	902	2480	2480	4960	861	2349	2236	4585

II. Voitures.

Série	1906					1905						
	Voitures	Essieux	Places assises			Voitures	Essieux	Places assises				
			Ire cl.	IIe cl.	IIIe cl.	Total			Ire cl.	IIe cl.	IIIe cl.	Total
A	73	182	1589	—	—	1589	75	176	1569	—	—	1569
AB	510	1391	4760	12728	—	17488	475	1281	4338	11924	—	16262
B	263	635	—	9602	—	9602	242	575	—	8822	—	8822
BC	255	710	—	3927	8368	12295	242	660	—	3755	7712	11467
BF	1	4	—	40	—	40	2	8	—	80	—	80
C	1169	3366	—	—	69708	69708	1130	3254	—	—	68008	68008
CF	2	4	—	—	60	60	2	4	—	—	60	60
D ^k	9	18	17	19	—	29	65	9	18	18	34	70
Voitures automotrices	1	2	—	—	54	54	2	4	—	—	102	102
Total	2283	6312	6366	26316	78219	110901	2179	5980	5925	24599	75916	106440

III. Fourgons et wagons.

Série	1906			1905		
	Wagons	Essieux	Capacité de chargement	Wagons	Essieux	Capacité de chargement
F	464	1010	3845,5	438	920	3538,5
J	497	994	5192,5	511	1022	5332,5
K	5967	11934	71522,5	5877	11754	70258,5
L	2394	4788	28451,5	2402	4804	28538,5
M	1685	3370	22908,0	1535	3070	20658,0
N	274	548	3200,0	264	528	2930,0
O	62	126	775,5	62	126	775,5
X (Fourgons pour trains de marchandises)	100	200	1147,0	96	192	1125,0
Total des wagons appartenant aux chemins de fer fédéraux	11443	22970	137042,5	11185	22416	133156,5
P (Wagons appartenant à des tiers)	304	610	3679,6	321	644	3921,6
Total des fourgons et wagons	11747	23580	140722,1	11506	23060	137078,1
Wagons couverts						
A 2 essieux	7189	4473	11662	7144	4316	11460
" 3 "	82	2	84	42	2	44
" 4 "	—	—	1	1	1	2
Total	7271	4476	11747	7187	4319	11506

IV. Wagons de service.

Désignation.

		1906	1905
Série S Ballastières		671	606
» X Wagons affectés au transport de gaz		7	7
» X Wagons affectés au transport d'accumulateurs		10	10
» X Wagons d'outillage (wagons de secours)		14	14
» X Echafaudages roulants pour l'entretien de la voie		11	6
» X Grues roulantes		10	10
» X Wagons affectés à divers autres buts		33	33
» — Chasse-neige		43	43
	Total	799	72

B. Matériel pour les lignes à voie étroite.

I. Locomotives.

Série	1906				1905			
	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
G $\frac{3}{3}$	10	30	—	30	10	30	—	30
G $\frac{3}{4}$	2	6	2	8	2	6	2	8
HG $\frac{2}{2}$	13	26	13	39	13	26	13	39
HG $\frac{3}{3}$	5	15	—	15	2	6	—	6
Total	30	77	15	92	27	68	15	83

II. Voitures.

III. Fourgons et wagons.

Série	1906			1905		
	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	22	44	220,0	22	44	220,0
M ⁴	4	12	60,0	4	12	60,0
Total	86	186	860,0	86	186	860,0

IV. Wagons de Service.

Désignation	1906	1905
Série — Chasse neige	1	—

19. Les parcours kilométriques des locomotives C. F. F. et des locomotives étrangères (y compris les voitures automotrices), se répartissent, d'après les tableaux statistiques, comme suit sur les différents arrondissements:

I ^{er} arrondissement (non compris Vevey-Chexbres)	
	7,786,200 km
II ^e »	10,395,773 »
III ^e »	10,873,378 »
IV ^e »	5,172,640 »

Total des kilomètres-locomotive sur les chemins de fer fédéraux en 1906	34,227,991 km
Total des kilomètres-locomotive sur les chemins de fer fédéraux en 1905	32,019,892 »
Augmentation en 1906 (6,90 %)	2,208,099 km

Les parcours kilométriques des locomotives (y compris les voitures automotrices) de chaque arrondissement sur les lignes des C. F. F. et sur les lignes étrangères comportent:

Locomotives du I ^{er} arrondissement	8,256,652 km
» » II ^e »	10,382,211 »
» » III ^e »	11,111,950 »
» » IV ^e »	5,033,485 »
<hr/>	<hr/>
Total des kilomètres-locomotive de toutes les locomotives des C. F. F. en 1906	34,784,298 km
Total des kilomètres-locomotive de toutes les locomotives des C. F. F. en 1905	32,468,536 »
<hr/>	<hr/>
Augmentation en 1906 (7,13 %)	2,315,762 km

20. *L'état du matériel d'exploitation des C. F. F. sur le lac de Constance* était le suivant à la fin de l'année 1906:

7 bateaux à vapeur à roues,
 3 gabares en fer,
 2 bacs transporteurs en fer,
 1 bac transporteur à vapeur } en commun avec la
 1 gabare en fer } Bavière.

Les parcours effectués par les bateaux à vapeur et les bacs transporteurs (ces derniers par moitié) sont:

en 1906 : 142,805 km
 » 1905 : 137,435 »

Parcours effectués par les gabares :

en 1906 : 126,114 km
 » 1905 : 116,552 »

Ateliers.

21. Outre l'entretien du matériel roulant des chemins de fer fédéraux ainsi que des fourgons-poste, des wagons-lits et des wagons-restaurants de la compagnie internationale des wagons lits et de la compagnie suisse des wagons-restaurants, 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 les 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 (wagons), dont ils ont livré pendant l'année:

les ateliers d'Yverdon : 60 K 2d	Nº 41.171—41.230
» » d'Olten : 60 K 2d	» 41.281—41.340
» » » 40 N 2 A et B	» 70.036—70.955
» » de Coire : 30 K 2d	» 41.391—41.420

22. *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	435	hommes
» de Fribourg	143	»
» de Bienne	491	»
» d'Olten	827	»
» de Zurich	778	»
» de Romanshorn	87	»
» de Rorschach	344	»
» de Coire	261	»
Total	3366	hommes

En 1905, ce total était de 3305.

V. Département des travaux.

a. Généralités.

1. Nous avons décidé d'appliquer de la manière suivante aux gardes-barrières femmes la décision prise le 23 avril 1903 par le conseil d'administration sur les *secours alloués aux ouvriers en cas d'incapacité de travail*:

- a) Des secours ne seront accordés qu'à titre exceptionnel aux gardes-barrières quittant le service. Il y a lieu de faire ces exceptions quand une garde-barrière, après avoir été en fonctions pendant plus de quinze ans, ne peut plus faire son service pour cause d'infirmité.
- b) Les secours annuels ne doivent *pas être supérieurs à la moitié du traitement* et ne doivent en aucun cas dépasser 200 francs, si le traitement était de 600 francs par an ou au-dessous; si le traitement était supérieur à 600 francs par an, les secours ne doivent pas excéder le tiers du traitement et ne peuvent, en aucun cas, être de plus de 300 francs par an (c'est le dernier traitement touché qui entre en ligne de compte).
- c) On déduira, cas échéant, des secours alloués toutes prestations des caisses de pensions et de secours et des caisses de malades.
- d) Ces secours sont alloués par les directions d'arrondissement.

Comme la loi sur les traitements n'a pas prévu d'augmentation triennale pour les *gardes-burrières femmes*, il a été décidé de leur accorder tous les trois ans, à l'époque de l'augmentation légale des traitements, les suppléments de salaire suivants :

18 francs, en cas de traitement annuel allant jusqu'à 240 francs;
 27 francs, en cas de traitement annuel de 241 à 480 francs;
 36 francs, en cas de traitement annuel supérieur à 480 francs.

Le nombre des augmentations a été fixé à 7.

2. La société des chefs de district et des aides-chefs de district nous a présenté une requête tendant à ce qu'il soit accordé aux fonctionnaires de cette catégorie des logements de service à proximité immédiate de la station de leur domicile, et à ce que des *maisons* fussent construites à cet effet pour les *chefs de districts*. Nous n'avons pas pu donner suite à cette demande en raison des dépenses considérables qu'aurait entraînées la construction de ces maisons. Une partie des chefs de district ont, du reste, déjà des logements de service.

3. Les *surveillants des installations centrales* de notre réseau nous ont aussi adressé une pétition par l'entremise du comité central de la société suisse des employés de chemins de fer et de bateaux à vapeur, pétition demandant qu'on leur adjoigne en permanence des aides-monteurs, qu'on mette à leur disposition des locaux spéciaux à l'usage d'atelier de réparation, de bureau et d'entrepôt pour leurs outils et leur matériel, enfin qu'on leur accorde les mêmes indemnités de déplacement qu'aux surveillants des installations électriques. Nous avons répondu qu'il y avait suffisamment d'aides dans tous les arrondissements et qu'il n'était donc pas nécessaire d'ajointre un aide-monteur à chaque surveillant, que les locaux demandés existaient déjà en partie et que nous prendrions des mesures pour en créer successivement aux endroits où ils font encore défaut. Quant à l'inégalité des indemnités de déplacement payées aux surveillants des installations centrales et à ceux des installations électriques, nous avons ajouté que nous la ferions disparaître en appliquant désormais à ces derniers les dispositions spéciales concernant les premiers.

4. La *société suisse des chefs d'équipe du service d'entretien et de surveillance de la voie* nous a adressé deux pétitions, dans lesquelles elle formulait un certain nombre de vœux au sujet des conditions d'engagement de ses membres. Elle demandait

notamment qu'on accordât des fournitures de bureau à ces agents, qu'on leur délivrât des cartes permanentes de libre parcours valables sur la section à laquelle ils sont attachés et qu'on remît aux divers groupes d'ouvriers des baraques transportables, des tentes et des ustensiles de cuisine. Nous avons déféré aux vœux émis sur ces trois points. En revanche, nous avons dû repousser une demande d'élévation du maximum de traitement des chefs d'équipe de 1^{re} classe, cette mesure dépendant d'une révision de la loi sur les traitements. Les pétitionnaires sollicitaient aussi des logements de service. Sur ce point, nous avons répondu qu'un grand nombre de chefs d'équipe du 1^{er} et du 2^{me} arrondissement disposent déjà de semblables logements et que nous céderions à des agents de cette catégorie ceux qui pourraient devenir vacants, mais que dans les 3^{me} et 4^{me} arrondissements nous devions tout d'abord en créer pour les gardes-voie. Les pétitionnaires prétendaient en outre que depuis le transfert des lignes des 3^{me} et 4^{me} arrondissements à la Confédération la situation des chefs d'équipe attachés à ces lignes s'était améliorée; leurs plaintes à ce sujet ont toutefois été reconnues mal fondées, de même que celles qu'ils formulaient à l'égard d'une disposition réglementaire relative aux indemnités qui leur sont payées pour leur subsistance hors de leur domicile. Ils présentaient enfin une série de vœux et de propositions tendant à ce que le nombre de vêtements de service qui leur sont fournis fût augmenté ou à ce qu'on diminuât la durée réglementaire de divers effets d'équipement; nous avons répondu que nous examinerions ces questions en revisant le règlement sur l'uniforme.

5. La *société suisse des aiguilleurs et gardes-voie* nous a demandé qu'on veuille bien remplacer les barrières à lisse par des barrières à bascule, placer des armoires dans les maisons de garde, donner à chaque garde le livret complet de la marche des trains avec l'annexe, veiller à ce que les billets d'employé soient délivrés plus rapidement au personnel pensionné, qu'on veuille enfin mieux tenir compte des vœux du personnel dans la répartition des jours de repos. Nous avons répondu que, depuis la nationalisation des chemins de fer, nous faisions remplacer chaque année un certain nombre de vieilles barrières par des barrières à bascule de construction très moderne, que nous ferions placer des armoires dans chaque nouvelle maison de garde à construire, et qu'on en placerait successivement dans celles qui existent déjà; que, d'autre part, nous estimions le personnel de surveillance abondamment pourvu d'horaires et autres imprimés de ce genre et que les mesures prises pour délivrer aussi promptement que possible les billets d'employé au personnel pensionné étaient suffisantes; qu'enfin il était tenu compte dans la

mesure du possible des vœux du personnel quant à la répartition des jours de repos.

6. La *société suisse du personnel des trains* nous a présenté quelques demandes concernant l'aménagement des locaux du personnel des trains au nouveau bâtiment de service de la gare de Berne. Les installations demandées étaient déjà prévues et nous en avons informé les pétitionnaires.

7. Nous avons décidé la création, à titre provisoire, d'un bureau spécial pour traiter les affaires concernant les recherches de *forces hydrauliques* pour la *traction électrique* ainsi que les études préliminaires y relatives. Ce bureau sera attribué au département des travaux, sauf les questions de matériel roulant qui seront traitées par le département de l'exploitation. L'engagement du personnel de ce bureau n'a pas eu lieu avant la fin de l'année 1906.

8. Afin de permettre de regagner les retards des trains le département fédéral des chemins de fer nous a, sur notre demande, autorisés à éléver à 90 km. à l'heure le maximum de vitesse des trains circulant sur les lignes Dallens-Renens, Lausanne-Sion, Loèche-Brigue, Bâle-Sissach, Sursee-Sempach, Olten-Langenthal, Gümligen-Thoune et Altstätten-Coire, après qu'une enquête eut démontré que les voies des lignes en question étaient en état de supporter une telle augmentation de vitesse.

9. Pour tenir compte de la nouvelle loi sur la responsabilité civile des chemins de fer, du 28 mars 1905, qui renferme des dispositions aussi sévères pour les accidents survenant pendant la construction des chemins de fer que pour ceux qui se produisent pendant l'exploitation, nous avons modifié les *clauses générales pour l'adjudication et l'exécution des travaux et fournitures* en ce sens, que nous avons restreint la responsabilité de l'entrepreneur aux obligations qui lui incombent à teneur de la loi du 26 avril 1887 sur l'extension de la responsabilité civile.

10. Le département fédéral des chemins de fer nous a transmis une nouvelle instruction relative à la *procédure à suivre pour la présentation des plans* d'un projet. Cette instruction spécifie que la procédure doit avoir lieu dans le sens de la loi sur l'expropriation qui dit que les dépôts de plans dans une commune sont à faire *avant*, ou tout au moins *en même temps*, que ceux-ci soient soumis à l'autorité de surveillance selon l'art. 14 de la loi sur les chemins de fer, du 23 décembre 1872.

11. La direction générale des douanes nous a transmis une demande des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine sollicitant que

les *marchandises* qu'ils importent sur territoire suisse, pour leur propre usage, *soient exonérées* des droits d'entrée, en nous priant d'examiner si la douane allemande nous accorderait la même faveur à titre de réciprocité et en cas affirmatif jusqu'à quel point. Etant données les circonstances nous estimons que la demande des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine devrait être prise en considération.

b. Travaux neufs.

1. Lors de l'examen de notre projet de *transformation de la gare de Lausanne*, le Conseil d'Etat du canton de Vaud, pour répondre à un vœu de la commune de Lausanne, a demandé au département des chemins de fer de bien vouloir ordonner la démolition de l'hôtel Terminus, qui appartient au chemin de fer. Invités à donner notre préavis sur la question, nous avons déclaré que cette demande était exagérée et qu'en y donnant suite on occasionnerait des dépenses considérables. Le département a alors décidé de ne pas faire droit à la demande du Conseil d'Etat. La ville de Lausanne ayant renouvelé sa demande auprès du département fédéral des chemins de fer, ce dernier nous a invités à étudier la question à nouveau. Cette étude est en cours.

2. Un arrangement avec la commune de *Vevey* avait été conclu précédemment, aux termes duquel les parties s'engageaient à établir à frais communs un passage inférieur pour piétons en lieu et place du passage à niveau de la *rue des Moulins* qui a été supprimé. Dès lors la commune nous a exprimé le désir d'y voir établir plutôt un *passage inférieur* à l'usage des voitures légères et nous a demandé d'élever notre subvention à 50,000 francs, les frais portés au devis étant de 129,000 francs. Nous avons accordé la somme demandée, vu qu'elle ne dépassait que légèrement celle que nous destinions au passage inférieur pour piétons.

3. Nous avions précédemment déjà signalé les difficultés que présentait *le raccordement en gare de Montreux du chemin de fer à crémaillère de Glion*. Entre temps la compagnie de ce chemin de fer a présenté trois projets. Nous n'avons pas pu préaviser favorablement sur les deux premiers, ceux-ci empruntant une trop grande superficie des terrains de la gare de Montreux. Par contre, nous nous sommes déclarés d'accord avec le troisième qui tenait suffisamment compte de nos installations et de leurs accès.

4. Un projet d'annexe provisoire pour salle d'attente au bâtiment aux voyageurs de Fribourg a été soumis au département fédéral des chemins de fer; celui-ci l'a approuvé après s'être entendu à ce sujet avec l'autorité cantonale. Dès lors, des habitants de la ville de Fribourg nous ont adressé, sur l'initiative de la société fribourgeoise des ingénieurs et architectes, une pétition nous demandant de renoncer à la construction de l'annexe. Nous avons informé le département des chemins de fer du contenu de cette pétition, en ajoutant qu'il n'était pas dans notre intention d'y donner suite. Le département s'est rangé à notre manière de voir.

5. En 1902, le département des chemins de fer a décidé, au sujet des *tourniquets* et *portillons de passage à niveau*, qu'on ne tolérerait à l'avenir:

- a) que les tourniquets et portillons déjà existants, qui sont placés aux passages à niveau de routes publiques traversant des lignes *à simple voie* et se trouvant à côté de barrières non gardées et desservies à distance, pour autant que ces tourniquets et portillons sont nécessaires à la circulation et que les circonstances n'exigent pas d'autre gardienage;
- b) que les tourniquets et portillons placés aux passages à niveau publics pour piétons traversant des lignes *à simple voie*, lorsque ces passages sont peu fréquentés, très éloignés du poste de garde, et par conséquent non pourvus de barrières gardées;
- c) que les tourniquets et portillons placés aux passages à niveau privés traversant des lignes à simple ou à plusieurs voies.

Le département a décidé, en outre, que tous les tourniquets ne répondant pas aux conditions ci-dessus seraient supprimés peu à peu.

Pour donner une sanction à cette décision, les tourniquets et portillons aux passages à niveau de la ligne Lausanne-Genève ont été supprimés ou fermés au cours de l'été 1906, ce qui donna lieu à de nombreuses réclamations dans la région intéressée du canton de Genève et provoqua même l'intervention des autorités genevoises. D'accord avec le département des chemins de fer, nous avons alors ordonné que les portillons en question fussent rouverts pour le moment, jusqu'à ce que de nouvelles barrières à bascule soient établies à ces passages à niveau, et nous avons invité la direction d'arrondissement à nous faire

parvenir, le plus tôt possible, les projets concernant l'établissement de ces barrières, afin de les soumettre au département des chemins de fer et à l'autorité cantonale.

6. Faisant suite à une invitation du département fédéral des chemins de fer nous lui avons soumis, au cours de l'année dernière, cinq nouveaux projets concernant l'*extension de la gare de Bienne*. Quatre de ces projets savoir: deux projets d'extension au niveau actuel, l'un plaçant la ligne de Soleure au nord, l'autre au sud de la gare aux marchandises située aux Brühlmatten, et deux projets de gare aux voyageurs à un niveau plus élevé, la ligne de Soleure étant prévue également soit au nord, soit au sud de la gare aux marchandises, sont calculés de façon à pouvoir répondre, dans un avenir prochain, aux besoins du trafic. Le cinquième projet a été dressé selon une proposition formulée par le bureau municipal des travaux de Bienne.

7. La municipalité de la ville de Berne nous a invités à étudier un nouveau projet d'*extension de la gare de Berne* en vue de la construction du chemin de fer du Lötschberg. Nous avons écrit à cette autorité que le trafic venant du Lötschberg ou y allant arrivera à la gare de Berne ou en partira par les lignes actuelles. Pour le cas où il en résultera une augmentation des trains, la grande question serait de prendre des dispositions telles pour que les voies principales puissent être rapidement débarrassées et que les trains en formation puissent être amenés sans trop de perte de temps à leurs quais respectifs. C'est justement dans ce but que nous avons prévu des améliorations à la gare aux marchandises. La station de garage et de formation de trains du Wilerfeld suffira également au trafic des marchandises vu que ce trafic sera plutôt un trafic de passage.

Le département fédéral des chemins de fer nous a transmis à la fin de l'année écoulée les préavis des autorités bernoises et de l'Entreprise du Lötschberg au sujet de notre projet d'extension de la gare de Berne. Nous avons immédiatement mis à l'étude les nombreuses demandes formulées dans ces préavis.

8. L'association des expéditeurs et camionneurs de la ville de Berne nous ayant demandé qu'une partie de la *cour de la gare aux marchandises actuelle de Berne* fût couverte et qu'on en prévît autant au projet de la gare aux marchandises de Weyermannshaus, nous avons refusé de faire droit à cette demande, vu que des toitures aussi importantes entraîneraient

une dépense très considérable et que, d'autre part, d'autres demandes semblables nous seraient adressées si l'on déférait au désir exprimé.

9. Sur la proposition du département des chemins de fer, la question relative au *passage inférieur de la Sägestrasse à Langnau* a été discutée sur place et les divers intéressés ont fini par conclure un accord aux termes duquel nous nous engageons à porter la largeur du passage à 10 m. là où il est en courbe; la commune, de son côté, s'engage à nous payer une partie des frais supplémentaires qui en résulteront.

10. Nous avons dit dans le rapport de gestion de 1905 que la ville de Lucerne cherchait à obtenir l'agrandissement du *bâtiment aux voyageurs actuel par la construction d'une aile symétrique à l'est* et qu'elle nous avait offert dans ce but de nous procurer le terrain nécessaire par voie d'échange. Les négociations n'aboutirent pas, notre administration n'ayant pas pu accepter toutes les propositions formulées par la ville. Entre temps, le département fédéral des postes a soulevé aussi la question d'agrandir le bâtiment aux voyageurs par une annexe à l'est, motivant sa proposition par le fait du manque de place dans le bâtiment postal et expliquant que dans la mesure du possible les services du transit et des colis postaux devraient se trouver à proximité du chemin de fer; or, de nouveaux locaux pourraient être créés dans cette nouvelle aile est. Nous nous sommes déclarés d'accord en principe avec cet agrandissement, à condition que nous puissions agrandir nos locaux pour l'expédition des bagages et nous réservent dans ce but une partie de l'annexe à construire. Le département des postes a alors convoqué une conférence sur place, à laquelle les autorités lucernoises ont également participé. A la suite de cette conférence nous avons déterminé la surface des terrains qui nous seraient nécessaires et avons communiqué ces chiffres à la municipalité de Lucerne. Cette dernière ne s'est pas encore prononcée.

11. Notre projet de double-voie *Aarburg-Sursee* nous a valu une série de demandes formulées par les autorités cantonales et communales intéressées. La plupart de ces demandes ont principalement trait à l'établissement de passages supérieurs; d'autres tendent à faire modifier certains projets d'extension de stations; tel est le cas pour Aarburg et Zofingue. Il est proposé pour cette dernière station un déplacement d'environ 300 m. vers l'ouest. Nous avons repoussé cette demande, les frais en résultant étant trop considérables et la commune n'étant pas en

mesure de les prendre à sa charge. Des vœux absolument contradictoires ont été émis pour Aarburg, par différents groupes, en ce qui concerne l'établissement d'une gare aux marchandises. Après examen de ces vœux nous nous sommes persuadés qu'il fallait en général s'en tenir à notre projet; c'est dans ce sens que nous avons répondu au département fédéral des chemins de fer, en ajoutant toutefois que nous serions disposés à établir un passage inférieur, au lieu d'une passerelle au Steinbillenweg, à condition que la commune prenne les frais supplémentaires à son compte.

12. Nous avons refusé d'accorder la jonction d'une *voie industrielle à Birsfelden*, sur la ligne de Bâle à Pratteln, à l'est du pont sur la Birse. Nous avons motivé ce refus en expliquant que nous nous opposerions en principe dorénavant à tout raccordement en pleine voie et que du reste nous cherchions à éliminer les jonctions analogues existantes.

13. Une convention a été conclue avec la direction générale des postes, aux termes de laquelle nous nous sommes engagés à construire à la gare aux voyageurs de Bâle *un bâtiment postal pour le service de transit*, la direction générale précitée s'étant engagée de son côté à nous payer les intérêts et l'amortissement des frais occasionnés.

14. Le Conseil d'Etat et les autorités communales nous ont fait parvenir leurs préavis sur notre projet de construction de *nouveaux ateliers à Zurich*. Hormis certaines demandes de passages supérieur pour route, qu'il y aura lieu de traiter à part, ces préavis ne renfermaient aucune remarque bien importante.

15. La commune de *Wädenswil*, lors de l'examen du projet d'*extension* de cette station, nous avait demandé de lui indiquer le coût d'une route le long du quai, entre le lac et la station, avec accès depuis le village, mais sans passages à niveau. Nous avons devisé cette route à 390,000 francs et, en portant ce chiffre à la connaissance de la commune, répondu que des passages à niveau paraissaient inévitables, car l'établissement de passages inférieurs est impossible à cause du niveau du lac, et la construction de passages supérieurs l'est aussi à cause des frais exorbitants.

16. La direction du IIIe arrondissement a été autorisée à donner son approbation à un *projet de la commune d'Erlenbach concernant l'établissement d'une nouvelle route croisant la ligne du*

chemin de fer près de la station d'Erlenbach, et à nous déclarer disposés, sous réserve de ratification du poste budgétaire en question et du projet par les autorités compétentes, à construire à nos frais le passage supérieur de cette route sur la ligne du chemin de fer, afin d'éviter un passage à niveau.

17. Contre paiement d'un loyer peu élevé, le chemin de fer Uerikon-Bauma a été autorisé à utiliser la *remise aux locomotives de la station de Hinwil* pour y garer sa voiture Serpollet, ce qui a nécessité l'agrandissement de la dite remise.

18. Invités par le département fédéral des chemins de fer à donner notre préavis sur une demande de concession tendant au prolongement du chemin de fer routier *Zurich-Oerlikon-Seebach jusqu'à Kloten*, projet dont le tracé croise notre ligne Oerlikon-Bassersdorf-Effretikon, à Glattbrugg et près de Kloten, nous avons fait opposition à la création de ces deux passages à niveau.

19. A l'occasion de son préavis sur notre projet de *pont métallique neuf sur la Töss*, à Töss, le Conseil d'Etat du canton de Zurich a recommandé au département des chemins de fer la pétition du conseil communal de Töss tendant à ce que le tablier métallique neuf du pont fût augmenté d'une passerelle publique aux frais de la commune. Le département nous ayant demandé notre avis sur la question, nous avons refusé de faire droit à cette pétition, attendu que la commune de Töss peut se construire elle-même une passerelle de ce genre à un endroit convenable.

20. En ce qui concerne la *transformation de la gare de St-Gall*, nous avons, sur sa demande, exposé au département des chemins de fer notre manière de voir relativement aux préavis des intéressés (chemin de fer routier appenzellois, chemin de fer routier St-Gall-Speicher-Trogen, chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg, direction générale des postes, Conseil d'Etat du canton de St-Gall et commission des chemins de fer du conseil communal de St-Gall). Ces intéressés demandaient notamment que les chemins de fer à voie étroite aboutissent à notre gare et que la cour de la gare fût agrandie. Nous avons insisté dans notre réponse sur l'impossibilité matérielle de faire aboutir les dits chemins de fer à notre gare, puis, quant à la question de l'agrandissement de la cour de la gare, nous avons fait savoir que nous étions prêts à prendre éventuellement une partie des frais à notre charge mais que nous ne pouvions faire davantage.

Là-dessus, le département des chemins de fer, afin d'être plus au clair sur la question, a pris l'initiative d'une conférence. La ville de St-Gall a ensuite formulé des propositions au point de vue de la participation financière, et ces propositions ont fait l'objet d'une convention. Aux termes du contrat, c'est la ville de St-Gall qui est chargée de l'acquisition, à frais communs, des terrains situés entre la rue St-Léonard, la rue de la Poste et la rue Gutenberg. Une partie de ces terrains sera utilisée par l'administration des postes pour la construction de son nouvel hôtel, une autre partie sera destinée à la gare des chemins de fer à voie étroite et le reste formera la place projetée devant le B. V. neuf.

21. Lors de l'examen du *plan du tracé de la ligne du Ricken*, le gouvernement du canton de St-Gall a proposé le passage supérieur de la Grynauerstrasse, ainsi que le prolongement de la correction du Steinenbach à l'est de la station d'Uznach. Le passage supérieur de la Grynauerstrasse s'est trouvé être trop couteux. Nous avons donc refusé d'entrer en matière sur ce point, mais nous nous sommes, d'autre part, déclarés disposés à modifier notre projet de correction du Steinenbach dans le sens de la proposition, si canton et commune s'engageaient à participer dans une certaine mesure aux frais d'exécution. Nos propositions ayant été repoussées, le Département des chemins de fer a décidé que la correction du torrent en question serait exécutée conformément à notre projet.

22. Le département fédéral des chemins de fer a approuvé notre projet d'*extension de la station de Wattwil* sous réserve que la correction de la Thur, nécessitée par le projet d'agrandissement, soit exécutée d'entente avec l'inspectorat fédéral des travaux publics selon le tracé prévu par le projet général de correction de ce cours d'eau. La majoration des frais de ce projet, comparé au nôtre, nous sera remboursée par la Confédération jusqu'à concurrence de 50,000 francs au plus, sous réserve que les travaux de correction de la Thur seront exécutés suivant le projet officiel. Nous nous sommes immédiatement mis en relation avec les autorités cantonales pour l'exécution de cette correction.

23. Le gouvernement du canton de St-Gall ayant émis l'opinion dans une lettre concernant l'*établissement d'un nouveau port à Rorschach*, que l'administration des chemins de fer fédéraux était tenue de construire et d'entretenir ce port, nous nous sommes opposés à cette manière de voir en alléguant que le port ne constituait point une dépendance de la gare, comme l'auto-

rité saint-galloise le prétendait. Le gouvernement saint-gallois, dans sa réponse, maintient son point de vue et se réserve d'intervenir en temps opportun auprès du département fédéral des chemins de fer.

24. A la demande du chemin de fer routier d'Appenzell, nous avons déclaré consentir en principe *au raccordement d'une ligne venant d'Hérisau à la station de Gossau.*

25. Les demandes suivantes tendant à la création de haltes ou de stations nous sont parvenues:

Au lieu dit «au Plan» à l'extrême ouest de la gare de Vevey, à Puidoux entre Chexbres et Palézieux, à Bretonnières entre Croy-Romainmôtier et le Day, à Hitzlingen entre Wauwil et Sursee, sur la ligne Zofingue-Safenwil, à Hœri entre Niederglatt et Bülach, à Holzhäusern entre Rothkreuz et Cham et à Trimmis entre Zizers et Coire; on nous a encore demandé la transformation des haltes suivantes en stations avec service des marchandises: Cormoret, Brienzwiler et Kaiserstuhl. Nous avons refusé d'accéder à ces demandes, le besoin ne s'en faisant pas sentir.

26. La direction du 1er arrondissement nous avait signalé en son temps que la conservation des maçonneries du tunnel I au Simplon nécessitait l'*achèvement immédiat de la IIe galerie.* Vu l'importance de la question, nous l'avons soumise à une expertise confiée à MM. le Dr. Moser, ingénieur en chef, à Zurich, Dr. Schmid, professeur de géologie, à Bâle, et Lusser, ingénieur, à Zoug. Leur rapport nous est parvenu à la fin de l'année écoulée.

27. Travaux exécutés.

a) *Travaux exécutés sous la surveillance immédiate de la direction générale.*

Chemin de fer du Ricken.

Le tableau suivant donne les indications voulues sur l'état des travaux du tunnel à la fin de l'année 1906:

<i>Longueur totale du tunnel 8604 m.</i>	<i>Versant sud</i>	<i>Versant nord</i>	<i>Total</i>
	<i>m.</i>	<i>m.</i>	<i>m.</i>
Longueur de la galerie d'avancement à la fin de 1905	2284	3014	5298
Avancement en 1906	1207	968	2175
Longueur de la galerie d'avancement à la fin de 1906	3491	3982	7473
Excavation complète à fin 1906	3115	2740	5855
Piédroits à fin 1906	3079	2722	5801
Voûte à fin 1906	3058	2652	5710

Journées de travail depuis le commencement des travaux jusqu'à fin 1905	jours	jours	jours
Journées de travail en 1906	266,394	210,305	476,699
Total des journées depuis le commencement des travaux jusqu'au 31 décembre 1906	184,987	216,126	41,113
	451,381	426,431	877,812

La perforation dans les galeries s'est faite à la main comme précédemment.

Les roches traversées par les galeries présentaient en général le même caractère que l'année dernière, savoir: sur le versant sud de la marne tendre ou compacte mélangée avec des bancs de molasse calcaire; sur le versant nord la roche se compose de bancs de molasse et de marne alternant assez régulièrement. A fin 1906, la galerie a rencontré sur le versant nord des bancs de molasse calcaire. Ce sont les roches marneuses qui forment la majorité des couches traversées, et c'est pour cette raison que le tunnel a dû être revêtu en grande partie. La température moyenne de la roche s'est élevée pendant l'année écoulée à 20,5° C. au sud et 19° C. au nord; la température de l'air était de 21,8° C. au sud et 21,2° C. au nord.

Sur le versant sud les venues d'eau ont varié entre 12 et 27 litres à la seconde. A fin 1906 on comptait 22 litres à la seconde. Au front d'attaque côté nord la roche a presque toujours été sèche et l'eau qu'on y a pompée n'a jamais dépassé 2 litres à la seconde. Du côté sud on a de nouveau constaté, en septembre, de faibles émanations de gaz grisouteux à la distance de 3145 m. du portail; il en fut de même en octobre à une distance de 3160 m. On a constaté en novembre, pour la première fois, des gaz grisouteux du côté nord, à une distance de 3860 m. du portail; une explosion eut même lieu et quelques ouvriers furent blessés. Ils purent cependant reprendre leur travail peu de temps après. De faibles émanations de gaz furent encore constatées en décembre, à 3982 m. du portail nord; elles disparurent toutefois le même jour. On a observé pendant les travaux d'excavation dans les zones grisouteuses les mêmes mesures de prudence qu'en 1904, savoir: emploi de lampes et d'explosifs de sûreté ainsi qu'une ventilation intense des roches dégageant du grisou.

Le transport des ouvriers ainsi que des déblais du tunnel et des matériaux pour la maçonnerie a été effectué comme précédemment par des locomotives à vapeur dans les parties déjà voûtées du tunnel.

On a installé deux ventilateurs mus par l'électricité, d'une puissance de 50 chevaux, l'un sur le versant sud dans la halle

aux machines, l'autre à l'entrée du puits oblique dans le ravin du Ricken sur le versant nord. Sur ce versant fonctionnent du reste un ventilateur aspirant, à l'extrémité de la galerie provisoire, et, à une distance de 3160 m., un ventilateur auxiliaire qui aspire l'air et le refoule contre le front d'attaque. On utilise pour l'épuisement de l'eau au versant nord 3 pompes mues à l'électricité.

Les remblais et les travaux d'art sont presque achevés en dehors du tunnel entre le portail sud et la nouvelle station de Kaltbrunn. Nous mentionnerons plus spécialement le viaduc du ravin de Kaltbrunn. Du côté nord les terrassements et les maçonneries sont en grande partie achevés à partir du portail du tunnel jusqu'à la station de Wattwil.

Il s'est produit 719 accidents au cours de l'année écoulée (351 du côté sud et 368 du côté nord), dont 7 mortels (3 au sud et 4 au nord). Le total des accidents depuis le commencement des travaux à fin 1906 a atteint le chiffre de 1559 (831 au sud et 728 au nord), dont 13 mortels (5 au sud et 8 au nord).

Les travaux d'infrastructure de la section Uznach-Kaltbrunn (km. 3) avec les travaux d'extension de la station d'Uznach ainsi que les travaux d'extension de la station de Wattwil y compris les travaux de correction de la Thur ont été adjugés aux frères Baumann & Stiefenhofer, entrepreneurs à Altdorf.

Nouveau bâtiment de service à Berne. Les travaux ont été accélérés de telle manière qu'on pourra en prendre possession au printemps 1907.

b) Travaux exécutés par les directions d'arrondissement.
Tunnel du Simplon.

La réception des travaux du tunnel a eu lieu les 20 et 21 février 1906 en présence de l'entreprise et des délégués des services de contrôle suisse et italien. Jusqu'au 11 mars de la même année l'entreprise a encore procédé à des travaux de nuit dont la réception provisoire eut lieu ce jour même, ce qui marqua la fin des travaux de l'entreprise dans le tunnel I.

Sur le versant sud le canal de la galerie parallèle est recouvert de dalles sur un parcours de 4630 m. afin d'atténuer l'influence des vapeurs d'eau chaude sur la température du tunnel.

La commission géodésique fédérale a exécuté un mesurage de précision pour la vérification de la longueur du tunnel; elle a opéré du 19 au 24 mars 1906. La longueur obtenue fut de 19,804 m. Du 24 au 31 mars, le bureau topographique fédéral a procédé à la vérification du nivellation du tunnel. La collaudation

du tronçon Iselle-Domodossola eut lieu les 10 et 11 mai. Celle du tronçon Brigue-Iselle par le département fédéral des chemins de fer eut lieu les 22 et 23 mai après l'achèvement des installations pour l'exploitation électrique du tunnel; l'ouverture du tunnel à l'exploitation fut ensuite décidé par le Conseil fédéral pour le 1er juin 1906.

Deux ventilateurs fonctionnent de chaque côté du tunnel produisant ainsi un courant d'air de 113 m³ à la seconde. L'air est insufflé du côté nord et aspiré du côté sud. Dans le mois de décembre la ventilation fut renversée à cause de la glace qui se formait sur les premiers kilomètres. Ce mode de faire ayant augmenté l'humidité de l'air sur les $\frac{3}{4}$ de la longueur du tunnel, ce qui produisait une influence néfaste sur les appareils électriques situés dans les niches, les appareils de manœuvre centrale et surtout les locomotives électriques, dut être abandonné. La formation de glace était du reste moins préjudiciable pour l'exploitation électrique qu'on ne l'avait cru au premier abord. Les archets des locomotives enlèvent facilement les glaçons de la ligne de contact de manière qu'il ne reste plus aux ouvriers qu'à briser les amas de glace de la voie et des parois du tunnel.

La réfrigération du tunnel à l'eau froide n'a fonctionné régulièrement qu'à partir du mois de juin. Des appareils fonctionnent régulièrement qu'à partir du mois de juin. Des appareils pulvériseurs ont été placés dans ce but au milieu du tunnel entre les km. 8,00—10,250. L'eau froide est introduite dans le tunnel du côté nord au moyen de pompes à haute pression; celles-ci marchant à 600—800 tours environ à la minute, fournissent 10 à 20 litres d'eau à la seconde sous une pression de 15 atmosphères.

La quantité d'eau froide et chaude s'écoulant du versant sud a varié en 1906 de 948 à 1195 litres à la seconde, dont 295 à 313 provenant des sources d'eau chaude.

La température moyenne du tunnel I pendant l'exploitation était la suivante:

km. 0,5 au nord							III ^{me} trimestre		I ^{er} trimestre	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
» 1 »									13.5	5.0
» 2 »									14.5	5.0
» 3 »									15.5	7.2
» 4 »									16.5	9.0
» 5 »									17.0	12.0
» 6 »									18.5	13.6
» 7 »									20.0	14.0
» 8 »									22.5	16.4
» 9 »									25.2	20.0
» 10 »									24.5	21.0
									27.5	24.4

km	9 au sud	.	.	.	.	.	.	III ^{me} trim. ° C	IV ^{me} trimestre ° C
								° C	° C
»	8	»	.	.	.	.	.	27.0	25.0
»	7	»	.	.	.	.	.	27.0	26.5
»	6	»	.	.	.	.	.	27.8	27.5
»	5	»	.	.	.	.	.	28.4	28.5
»	4	»	.	.	.	.	.	28.8	29.5
»	3	»	.	.	.	.	.	26.0	28.0
»	2	»	.	.	.	.	.	26.0	27.0
»	1	»	.	.	.	.	.	26.0	26.5
»	0,5	»	.	.	.	.	.	25.5	26.0
								25.6	26.5

Parmi les *travaux* exécutés par la direction du 1er arrondissement, les suivants ont été *terminés*:

Travaux de protection contre les chutes de pierres à l'est du tunnel de *Varone*; 2 passages supérieurs entre *Aigle* et *St-Triphon*; construction du passage supérieur en béton armé de la route de *Montbrillant* à l'est de la gare de *Lausanne*; passage supérieur de la route *Crissier-Ecublens* à *Renens*; passage inférieur de la Boine à *Neuchâtel*; reconstruction du tablier métallique de 8 petits ponts de la ligne *Palézieux-Lyss*; établissement de paraneiges à la tranchée de *Croy*; extension des stations suivantes: *Gampel*, *Chavornay*, *Faoug*, *Fräschels* et *Kallnach*; maison de garde double aux *Paluds*; halle aux marchandises à *Veytaux*; construction d'un bâtiment pour les bureaux et de la halle grande vitesse à *Lausanne*; agrandissement du bâtiment aux voyageurs à *Nyon*; local pour la poste à *Cossonay*; halle de montage pour locomotives et magasin pour le service de la voie à *Yverdon*; marquises aux bâtiments aux voyageurs de *Châtillens*, *Corcelles-L*, *Faoug* et *Cugy*; grue de chargement à *Vevey*; nouveaux appareils de manœuvre centrale à *Loèche*, *Riddes*, *Vernayaz* et *Vevey*; installation de l'éclairage électrique aux *Verrières* et complément des installations d'éclairage à *Nyon* et *Neuchâtel*; pose d'une nouvelle ligne télégraphique *St-Maurice-Brigue*; alimentation d'eau potable d'une maison de garde près de *Morges* et de trois autres maisons de garde entre *Céliney* et *Founex* sur la ligne de *Lausanne-Genève*; enfin 8 nouvelles barrières à bascule accouplées.

La double voie de la ligne *Daillens-Vallorbe* à partir de l'aiguille provisoire sise aux Grands Bois jusqu'à *Vallorbe* a été livrée le 1er mai à l'exploitation; le 15 août c'était le tour du tronçon *Arnex-Croy*; la deuxième voie est donc posée sur tout le parcours d'*Arnex* à *Vallorbe*.

La deuxième voie sur les tronçons *Oron-Vauderens* et *Bex-St-Maurice* a été mise en service le 1er mai; le 1er octobre la section *St-Triphon-Bex* put être exploitée. Le tronçon *Aigle-St-Triphon* doit être achevé en mai 1907.

Travaux en cours d'exécution.

Extension de la gare de *Renens*. Les travaux suivants sont encore à exécuter: le nouveau bâtiment aux voyageurs, les lieux d'aisance, les quais et marquises, les passages souterrains pour piétons, la passerelle, le bâtiment de service, diverses voies, un pont tournant, le quai militaire et les appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux. Les bâtiments sont en cours d'exécution.

Extension de la gare de *Lausanne*. Il reste encore à faire: les dépôts, le nouveau bâtiment aux voyageurs et le bâtiment de service, le bâtiment postal et son tunnel, les quais et marquises, les deux passages inférieurs pour piétons, le tunnel pour le service des bagages, l'agrandissement du buffet et du bâtiment pour les bureaux du service des marchandises. L'agrandissement de ces deux derniers bâtiments ainsi que l'un des passages inférieurs pour piétons sont commencés.

Extension de la gare de *Vevey*. Tous les travaux sont achevés; il ne reste plus que l'agrandissement du bâtiment aux voyageurs, la pose de la marquise du quai principal et le passage inférieur de la rue des Moulins; ce dernier travail est en cours d'exécution.

Ateliers d'*Yverdon*. L'ancienne halle de montage doit être transformée et l'installation de l'éclairage reste encore à faire.

Extension de la gare de *St-Maurice*. La remise aux locomotives, le nouveau bâtiment aux voyageurs, le quai intermédiaire et sa marquise, le passage souterrain pour piétons, les appareils de manœuvre centrale pour aiguilles et signaux, ainsi qu'une partie des voies pour le service des marchandises et la voie pour la nouvelle remise aux locomotives restent encore à faire.

Extension de la gare de *Sion*. Les travaux de l'extension réduite de cette gare sont en cours d'exécution.

Extension de la gare d'*Aigle*. Les travaux sont près d'être achevés.

Deuxième voie *Dallens-Arnex*. La pose de cette seconde voie est commencée.

Extension de la gare de *Valloire* (1re période de construc-

tion). Les travaux de terrassement sont achevés et une partie des voies est posée. L agrandissement et la transformation du bâtiment aux voyageurs et de celui des douanes ainsi que la construction des lieux d'aisance sont en cours d'exécution.

II^e arrondissement.

Travaux achevés.

Revêtement du tunnel du *Lopperberg* près d'Hergiswil sur une longueur de 39 m.; passage inférieur de la route de *Worblaufen* près de Berne; remplacement du pont-tournant pour locomotives de 14 m. de diamètre par un pont tournant de 20 m. à la gare de triage de *Bâle*; nouvelles voies et agrandissement des places de dépôt avec route d'accès à la gare aux marchandises *Bâle-St-Jean*; extension des stations de *Sonvilier*, *Alpnachstad* et *Lungern*; création d'une nouvelle station à *Bettlach*; remplacement du pont-tournant de 15 m. de diamètre par un pont-tournant de 18 m. à la gare de *Delémont*; deux nouvelles voies de chargement à *Porrentruy*; agrandissement de la halle de transbordement et du quai adjacent à *Olten*; construction d'un atelier de peinture dans les ateliers de *Bièvre*; nouvelles maisons de garde à *Courfaivre* et *Choindez*; alimentation d'eau de la station de *Schüpfen*; extension des appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux de la station de *Gümligen*; pose d'un certain nombre de signaux avancés et de barrières à bascule.

Travaux en cours d'exécution.

Transformation de la gare aux voyageurs de Bâle. L'intérieur du bâtiment aux voyageurs, du bâtiment de service, de celui du transit et de la grande vitesse E. L. B. est près d'être achevé. Les halles couvrant les quais à l'est de la gare sont terminées, le quai principal devant le bâtiment aux voyageurs et le quai devant le bâtiment de service sont en travail. L adjudication des quais et de leurs halles respectives du côté ouest de la gare a eu lieu; ces travaux seront achevés au cours de l'été 1907. Le tunnel pour la poste et pour la grande vitesse a été mis en chantier à la fin de l'automne 1906; il en a été de même du bâtiment et des quais pour la grande vitesse C. F. F. La moitié de la partie ouest du pont de la *Münchensteinerstrasse* est achevée; la partie est, est en travail. Les travaux de pose de voies nécessités par le passage supérieur de la route de St-Jacques peuvent être considérés comme terminés.

Transformation de la station de Laufon. La marquise, les

nouveaux lieux d'aisance, la lumière électrique et les appareils de manœuvre centrale des aiguilles et signaux restent encore à faire.

Double-voie *Aarburg-Sursee*. Les expropriations ont été effectuées en grande partie sur le tronçon *Dagmersellen-Wauwil* de sorte que les travaux de terrassement pourront être entrepris au printemps 1907.

III^e arrondissement.

Travaux achevés.

Travaux de protection contre les chutes de pierres sur une longueur de 100 m. entre *Weesen* et *Mühlehorn* et prolongement du parapet; renforcement du passage supérieur de la ligne *Kloten-Seebach* par-dessus celle de *Bülach* près de *Glattbrugg*; passage inférieur du chemin pour piétons conduisant à la fabrique de produits chimiques d'*Uetikon*; passage inférieur entre *Reckingen* et *Zurzach*; chemin pour piétons entre *Effingen* et *Hornussen* en remplacement du passage à niveau; passage inférieur entre *Hornussen* et *Frick* ainsi qu'entre *Mumpf* et *Möhlin*; prolongement du passage inférieur voûté au nord du bâtiment aux voyageurs de *Zoug*; assainissement de la cour de *Lenzbourg*; extensions des stations de *Wallisellen*, *Richterswil*, *Turgi*, *Döttingen-Klingnau*, *Hunzenschwil*, *Pfäffikon* (*Schwyz*) et *Siebnen-Wangen*; agrandissement de la place de la gare et correction de la halle aux marchandises et déplacement du passage à niveau à *Affoltern a. A.*; construction de trois locaux pour les ouvriers de la gare de triage de *Zurich*; deux autres locaux dont l'un à *Glaris* et l'autre à *Mels* ont également été construits; agrandissement du local des douanes, bureaux pour le contrôle des wagons et installations de bains pour le personnel des machines dans l'ancien entrepôt de la gare de *Zurich*; allongement de la halle aux marchandises et du quai d'*Herrliberg-Feldmeilen* *Niederweningen*; transfert à *Wallenstadt* de l'ancien bâtiment aux voyageurs de *Murg* dans le but de l'utiliser comme maison d'habitation du chef de district; marquise de quai à *Mels*; annexe à la halle aux marchandises de *Schaffhouse* pour créer des bureaux pour la douane suisse; annexe à la remise aux locomotives à *Rapperswil*; transformation du bâtiment aux voyageurs, agrandissement de la halle aux marchandises et déplacement des lieux d'aisance à *Hinwil*; agrandissement du bâtiment aux voyageurs ainsi que de la cour à *Dättwil*; allongement de la halle aux marchandises et du quai à *Dietikon*; construction d'un abri et de lieux d'aisance à la halte de *Buchs*.

près d'Aarau; installation de la lumière électrique à *Muri*, *Pfäffikon* (Zurich), *Männedorf*, *Herrliberg-Feldmeilen* et *Erlenbach*; complément de l'éclairage à *Rapperswil*; acquisition et pose de 5 lampes Kinley à *Pfäffikon* (Schwyz); installation du gaz à *Kempten*; construction de 15 maisons de garde; installation d'appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux à *Wallenstadt*, *Schönenwerd*, *Felsenau* et *Wallisellen*; verrouillage des signaux de protection côté *Rüti* et *Schmerikon* avec l'aiguille d'entrée à *Rapperswil*; installation du bloc-système sur le tronçon *Weesen-Mühlehorn* et modification du bloc de la ligne *Zurich-Thalwil*; signaux de protection à *Ennenda*; signaux de manœuvre en gare de *Brugg* et signaux avancés à diverses stations; cloches à signaux à *Baden-Oberstadt*, *Wettingen*, *Würenlos*, *Otelfingen*; pose d'un second câble télégraphique dans le tunnel *Zurich-Stadelhofen*; ligne télégraphique *Aarau-Buchs-Suhr*; communications téléphoniques entre les stations des tronçons *Dänikon-Aarau-Rapperswil-Brugg*, *Dietikon-Schlieren-Altstetten*, *Wallisellen-Dietlikon*, *Effretikon-Kemptthal*, *Zurich-Enge-Thalwil* et *Eglisau-Bülach*, les stations de bloc comprises; nouveaux ponts à bascule à *Kemptthal*, *Stäfa*, *Rapperswil*, *Uetikon*, *Herrliberg-Feldmeilen*, *Döttingen-Klingnau* et *Schwerzenbach*; alimentation d'eau de la station d'*Oberrüti* et de deux maisons de garde entre *Boswil-Muri* et *Oberrüti-Rothkreuz*; pose de 9 barrières à bascule accouplées.

Travaux en cours d'exécution.

Nouveaux ateliers à Zurich. Le déplacement de la ligne d'Aarau est terminé; elle a été livrée à l'exploitation le 29 septembre. Les fondations du bâtiment administratif et de la halle pour la réparation des locomotives sont en grande partie achevée.

Oerlikon. Extension de la gare et chemin de fer Oerlikon-Seebach. Le quai intermédiaire, le passage inférieur pour piétons, le tablier métallique du pont sur la route d'*Affoltern*, la passerelle, les marquises, la halle aux marchandises avec quais, les installations d'éclairage et les appareils de manœuvre centrale des aiguilles et signaux restent encore à faire à cette station.

Extension de la gare de Zug. Les travaux sont presque achevés; le passage souterrain pour piétons et la marquise restent seulement à faire.

IV^e arrondissement.

Travaux achevés.

Passage supérieur pour le chemin à piétons près de *Bischofszell*; remplacement des piles métalliques et des appuis du pont sur la Thur près d'*Ossingen*; nouveau pont métallique sur la Thur près d'*Andelfingen*; agrandissement de l'emplacement destiné à l'entrepôt du charbon, établissement d'une fosse à piquer et construction d'une passerelle provisoire en bois à *Rorschach*; agrandissement de la cour de chargement et du quai à *Trübbach*; pose d'une voie en cul-de-sac à *Haag-Gams*; prolongement de la conduite des turbines des ateliers de *Coire*; pose d'une diagonale entre la voie du quai aux marchandises et la voie principale, établissement d'une voie de garage à la station d'*Alt-nau*; allongement de la voie de croisement à *Eschenz*; relèvement des quais et assainissement à *Stein s. Rh.*, *Mammern*, *Emmishofen* et *Münsterlingen*; pose de voies en cul-de-sac et prolongement de la voie principale à *Etzwilen*; prolongement de la voie de croisement et du cul-de-sac à *Arlen-Rielasingen*; nouveau lieu d'aisance à *Mörschwil*; amélioration de l'appartement du chef de station à *Trübbach* et *Bazenheid*; nouveau bâtiment de service à *Coire*; agrandissement du bâtiment aux voyageurs et nouveaux lieux d'aisance à *Arbon*; agrandissement des locaux des douanes pour le service des marchandises et installation d'une fosse à piquer avec grue hydraulique, grue électrique pivotante et bers au chantier de réparation à *Romanshorn*; agrandissement de la halle aux marchandises à *Emmishofen* et *Steckborn*; prolongement du quai de chargement à *Diessenhofen*; agrandissement du bureau du chef de gare et des bagages, nouveaux lieux d'aisance et déplacement des anciens pour les utiliser comme magasin à *Winkeln*; 3 maisons de garde à *Islikon*, *Felben* et *Amriswil*; installation de la lumière électrique à *Altstätten*, et à *Elgg*; complément de l'éclairage des dépôts de charbon à *Romanshorn*; installation du gaz à *Sittertal*, *Weinfelden*, *Langwiesen*, *Schlatt* et *Diessenhofen*; nouvelle voie de croisement à *Trimmis*; nouvel enclenchement des aiguilles et signaux à *Zizers*; *Trimmis*, *Oberwinterthur*, *Seuzach* et *Ossingen*; complément des appareils d'enclenchement à *Etzwilen*; enclenchements à l'ouest de la gare de *Winterthour* pour les trains venant de *Kemptthal* ou de *Töss* ou y allant; complément des installations de signaux à *Goldach*, *Mörschwil*, *Schwarzenbach*, *Aadorf* et *Uzwil*; signaux à cloches à *Hettlingen-Dachsen*, *Hemishofen*, *Arlen-Rielasingen*; nouveau pont à bascule à *Buchs*; extension de l'alimentation de la gare de *Rorschach* avec l'eau du lac et alimentation d'eau potable des

maisons de garde entre Islikon et Felben; nouveau pont-tournant pour locomotives de 18 m. de diamètre à *Winterthour*, *Rorschach* et *St-Margrethen*; pose de 9 barrières métalliques accouplées.

Travaux en cours d'exécution.

Extension de la gare de *St-Gall*. On a seulement travaillé au passage inférieur situé près de l'ancien orphelinat ainsi qu'au château d'eau, car la question du raccordement des chemins de fer à voie étroite et celle de la création d'une grande place devant le bâtiment aux voyageurs n'ont pas pu être liquidées avant la fin de l'année.

Gare de *Coire*. La maçonnerie du bâtiment aux voyageurs est terminée.

Double-voie Oberwinterthour-Romanshorn. L'infrastructure du tronçon *Müllheim-Romanshorn* est terminée sauf quelques ouvrages d'art; la superstructure posée sur la section *Müllheim*, *Weinfelden*, *Bürglen*, *Sulgen* et *Erlen* en vue de l'exploitation à double-voie est près d'être achevée. Il manque encore des travaux de parachèvement aux stations de *Märstetten* et *d'Amriswil*, la superstructure entre *Sulgen* et *Romanshorn* et l'équipement de la nouvelle station d'*Oberaach*. Les travaux d'infrastructure sont presque terminés entre *Wiesendangen* et *Islikon*; les bâtiments de la nouvelle station d'*Attikon* et le passage supérieur près de cette station ne sont pas encore achevés.

c. Entretien de la voie.

Comme travaux importants d'entretien de la voie, nous mentionnerons les suivants:

1^{er} arrondissement.

Travaux de consolidation du remblai près de la poudrière, entre *Renens* et *Morges*; réfection de la maçonnerie du tunnel du *Moulin-Bornu* près *Pompaples* et reconstruction partielle de la maçonnerie des tunnels du *Val-de-Travers* dits de *Brot*, du *Haut de la Tour*, des *Moyats* et de *St-Sulpice* ainsi que de celui de *Flamatt*; reconstruction de la culée est du viaduc de la *Paudèze*; réparation à la maçonnerie du viaduc de *Maconnens*; construction d'un perré dans la tranchée des *Jurats* près de *Vallorbe* et remplacement du pont à bascule à *Payerne*.

II^e arrondissement.

Achèvement de la réfection de la maçonnerie dans le tunnel du *Hauenstein*; reconstruction du mur de revêtement à la station de *Sommerau* en reculant la maçonnerie afin d'augmenter l'entrevoie; remplacement de murs de revêtement, entre *Lausen* et *Sissach*; augmentation du nombre des niches dans le tunnel de *Berthoud*; réfection des murs de soutènement en mauvais état de la ligne *Biènne-Sonceboz*, renouvellement des fondations en béton de la palée métallique du pont de *Tournedos* près *Sonceboz*; remplacement des sommiers de deux piles du viaduc de *St-Ursanne* par du béton armé; correction du lit et des rives de la *Birse* près de *St-Jacques*; de la *Wigger* près *Nebikon*, de la grande *Schliere* près d'*Alpnach*; création d'un corps-de-garde à *Berne* et à *Sonceboz*; relèvement des quais à plusieurs stations; pose d'un pont à bascule à *Berthoud*; construction de lieux d'aisance près du pavillon d'enclenchement I à *Olten*; installation de barrières métalliques à nombre de passages à niveau; remplacement de tourniquets par des barrières à bascule sur la ligne d'*Olten-Berne*.

III^e arrondissement.

Réfection de la maçonnerie d'un passage supérieur entre *Kloten* et *Seebach*; remplacement du câble dans le tunnel du *Bötzberg*; transformation de la ligne télégraphique et des signaux entre *Brugg* et *Aarau*; renouvellement de la peinture de la grande halle à la gare de *Zurich*; montage à *Schwerzenbach* et à *Luchsingen* de ponts à bascule devenus disponibles et montage d'un chariot transbordeur à *Baar*.

IV^e arrondissement.

Transformation du barrage dans le ravin de la *Steinach* entre *St-Fiden* et *Mörschwil*; travaux de défense des rives de la *Thur* au *Tellen* près de *Sitterthal*; remplacement du platelage des ponts sur la *Sitter*, la *Glatt* et la *Thur* entre *St-Gall* et *Wil*; réfection des ponts sur l'*Ankerbach* à la station de port de *Rorschach*; pose d'un nouveau tablier métallique au passage inférieur près de la «Tour rouge» à *Coire*, nécessité par l'élargissement de la route; pose d'une conduite d'écoulement de la station de *Sargans* au canal du *Färbächli*; remplacement et transformation de plusieurs barrières; acquisition d'un nouveau moteur à benzine de 4 chevaux et allumage électrique pour le château d'eau à *Etzwilen*.

Réfections de voie.

Ont été réfectionnés:

	mètres courants de voie
en matériel nouveau type C. F. F.	137,482
» ancien » S. E. II.	6,502
sur territoire français en matériel des types P. L. M.	2,256
réfection des rails seulement, anciens types	4,985
» » traverses seulement, anciens types	7,244
renforcement de voie par augmentation des traverses	32,122
remplacement de branchements par des branchements	
nouveaux types	254
remplacement de branchements par d'anciens types .	147
la longueur totale des voies à entretenir était à la fin	
de 1906 y compris de Vevey-Chexbres (7850 m.) de .	4,131,649
dont 35,668 m. sur territoire français appartiennent au	
P. L. M. il reste donc pour notre réseau, déduction	
faite des 8790 m de voie loués au E. L. B. entre Bâle	
et la frontière	4,088,131
les rails d'acier (branchements et croisements non com-	
pris) ont une longueur totale de	3,515,910
les rails en fer (branchements et croisements non com-	
pris) ont une longueur totale de	434,366
longueur totale des branchements et croisements .	137,855
les rails d'acier des nouveaux profils C. F. F. posés ont	
une longueur totale de	616,823
les voies avec traverses métalliques ont une longueur de	2,475,455
» » » » en bois » » » »	1,612,676

d. Administration du matériel de la voie.

1. Le 7 février, des représentants du département des travaux de la direction générale et des directions d'arrondissement se sont réunis pour rechercher par quels moyens on pourrait améliorer le système de rapports à adresser à l'administration du matériel de la voie et le mode d'approvisionnement du matériel. Ensuite de cette conférence diverses modifications ont été apportées au système de rapports et au mode d'approvisionnement du matériel.

2. Nous avons fait application, par suite d'une forte hausse sur les fers, de la disposition contenue dans les contrats pour la fourniture en 1906, aux termes de laquelle les usines sont tenues, sur notre demande, à une livraison complémentaire du 20%

des matériaux nécessaires à la fabrication d'aiguilles et de croisements, ainsi que des accessoires de la voie.

3. Vu la forte hausse sur les fers, nous avons décidé de liquider notre stock assez important de matériel de voie usagé, de types anciens et dont l'emploi n'est plus courant, ainsi que celui d'autres matériaux de rebut disponibles.

4. Les laminoirs de Hayange et Dudelange ont livré cette année les traverses et les rails avec un retard considérable soit à cause du manque de ferromangane soit par suite de grèves et autres perturbations de ce genre; ce retard a enrayé nos réfections, qui n'ont pu être entreprises par place que très tard dans l'année.

5. Nous donnons ci-après le tableau du matériel reçu durant l'année écoulée:

Rails acier.

Type C. F. F. I. (45,9 kg par mètre courant) . . .	18,244 tonnes
» » II. (48,9 kg » » ») . . .	383 »
» P. L. M. (48,0 kg » » ») . . .	222 »
	total 18,849 tonnes

Traverses en fer.

traverses métalliques pour voie	11,581 tonnes
» » » branchements	367 »
	<hr/>
	total
	11,948 tonnes
<i>Accessoires de la voie</i>	4,051 tonnes

Branchements et croisements.

branchements simples	377	pièces
aiguilles pour branchements anglais	410	» .
	<u>total</u>	<u>787</u> pièces
croisements simples	740	pièces
» doubles	221	»
» spéciaux ,	66	»
	<u>total</u>	<u>1,027</u> pièces
cornières contre-rails normales	1,000	pièces
» » » spéciales	24	»
	<u>total</u>	<u>1,024</u> pièces

appareils de manœuvre avec support de signal	250	pièces
» » support pour signal d'aiguille . .	300	»
» » manœuvre des aiguilles anglaises et demi-anglaises	105	»
rails bruts pour lames d'aiguilles	588	t.

Traverses en bois.

a. Traverses.

<i>chêne</i>	80,253	pièces
de provenance suisse	58,192	
» » française	22,061	
<i>hêtre</i> , toutes de provenance allemande	2,253	»
<i>mélèze</i> , » » » suisse	7,986	»
<i>pin</i> , » » » »	26,304	»
	<u>total</u>	<u>116,796</u> pièces

<i>b. Traverses pour branchements et ponts</i>	1,374	m ³ .
de provenance suisse	883	m ³ .
» » française	491	»

Ont été injectées:

a. Traverses.

1. au chlorure de zinc, procédé Burnett:

traverses chêne	62,522	pièces
» pin	5,677	»
» mélèze	7,484	»
	<u>total</u>	<u>75,683</u> pièces

2. au chlorure de zinc, procédé Straschun:

traverses chêne	7,878	»
---------------------------	-------	---

3. au sublimé, procédé Kyan:

traverses pin	19,318	»
-------------------------	--------	---

4. au créosote, (imprégnation complète):

traverses hêtre	2,253	»
	<u>total</u>	<u>105,132</u> pièces

b. Traverses pour branchements et ponts.

au chlorure de zinc, procédé Burnett	1,393	m ³
------------------------------------------------	-------	----------------

» » » » » Straschun	91	»
-------------------------------	----	---

	<u>total</u>	<u>1,484</u> m ³
--	--------------	-----------------------------

Traverses en bois tendre trénailées.

ont été livrées au service de la voie:

traverses de 2,70 m.	15,072	pièces
» » 2,40 m.	2,140	»
	<u>total</u>	<u>17,212</u> pièces

VI. Département du contentieux.

a. Généralités.

1. La *commission de liquidation du Jura-Simplon* a tenu sa dernière séance le 27 janvier, puis le 29 janvier la *compagnie des chemins de fer Jura-Simplon* a été radiée du registre du commerce (F. O. S. du C., n° 43, du 2 février 1906). Les documents et livres qui étaient en main de la commission de liquidation ont été remis à notre secrétariat général chargé de les conserver.

M. le conseiller de justice Dr. Mamroth, avocat à Breslau, a, par lettre du 18 février 1906, recouru contre cette *radiation* auprès du préposé au registre du commerce de Berne. Ce recours nous a été transmis pour préavis par l'intermédiaire de la commission de liquidation. Le plaignant a invoqué l'illégalité de la radiation et prétendu que celle-ci est contraire au principe d'après lequel la liquidation d'une société ne peut être considérée comme terminée tant qu'il y a procès au sujet de l'attribution des biens de cette société. (Prétentions des porteurs de bons de jouissance.) Dans son mémoire, adressé le 7 mars 1906 au préposé au registre du commerce, à Berne, la commission de liquidation a conclu — et nous avons adhéré à ces conclusions — au rejet de la plainte du Dr. Mamroth, celle-ci étant sans aucun fondement juridique, et à ce qu'il ne soit point fait droit à sa demande d'inscription de la compagnie des chemins de fer Jura-Simplon en liquidation. Le préposé au registre du commerce nous a informés, le 15 mars 1906, qu'il n'était pas entré en matière sur la requête du plaignant. Celui-ci a dès lors recouru contre cette décision auprès de la direction de justice du canton de Berne. Appelés à présenter nos observations concernant ce litige, nous avons invoqué les mêmes arguments de droit que dans le précédent mémoire adressé en commun au préposé et nous avons conclu au rejet pur et simple du recours. La direction de justice nous a adjugé nos conclusions.

Un certain nombre de porteurs de *bons de jouissance de l'ancienne compagnie des chemins de fer Jura-Simplon* ont prétendu, lors du remboursement de ces bons, se réserver la revendication des sommes correspondant aux intérêts non retirés et aux actions et bons de jouissance qui n'auraient pas été présentés au remboursement. Nous leur avons répondu que cette réserve ne pouvait avoir aucune portée juridique.

Un porteur de *bons de jouissance*, domicilié à Genève, nous a fait notifier, le 10 janvier 1906, un commandement de payer la

somme de fr. 827.50, cette créance représentant le dividende de liquidation qui correspond à 50 bons de jouissance de l'ancienne compagnie des chemins de fer Jura-Simplon et dont il réclamait le paiement sans restituer le titre. Nous avons fait opposition à ce commandement de payer en observant que nous n'étions obligés de payer que contre remise du titre acquitté. La demande en main-levée de l'opposition introduite auprès du président du tribunal III, à Berne, a été rejetée. Le demandeur recourut alors contre ce jugement auprès de la cour d'appel et de cassation, qui refusa d'entrer en matière sur le recours pour cause d'irrecevabilité.

L'avocat de l'association des porteurs de bons de jouissance Jura-Simplon nous ayant demandé de faire juger par un *tribunal arbitral* tous les litiges se rapportant aux décisions prises par l'assemblée générale de la compagnie des chemins de fer Jura-Simplon, du 29 novembre 1905, nous avons refusé de faire droit à cette demande, car nous avons estimé qu'il était inadmissible que cette affaire fût soustraite à la juridiction ordinaire. En revanche, nous nous sommes déclarés disposés à accepter le Tribunal fédéral comme instance unique. Depuis lors, il n'a plus été question de cette affaire.

Le département fédéral des chemins de fer nous a transmis pour préavis une requête de M. A. Brunner, à St. Gall, demandant à la Confédération un dividende supplémentaire en faveur des bons de jouissance. Le 2 février, nous avons préavisé négativement sur cette requête.

2. Par lettre du 1er octobre, le département fédéral des chemins de fer nous a informés que *les comptes annuels et les bilans des caisses de pensions et de secours, ainsi que l'état des cautionnements du personnel et de leur placement à fin 1905* avaient été soumis au Conseil fédéral, qui en avait pris connaissance sans formuler d'observations.

3. Par arrêt du 19 décembre, le Tribunal fédéral a jugé le procès que nous soutenions, depuis le mois de mars 1903, contre le *chemin de fer du lac de Thoune* au sujet de la *cojouissance de la station de Scherzligen*. L'indemnité de 7300 francs que nous avions demandée pour cette cojouissance a été réduite à 4400 francs; en revanche, la demande reconventionnelle de 10,000 francs formulée par le chemin de fer du lac de Thoune a été repoussée.

4. Malgré les dispositions formelles de l'article 7 de la loi sur les chemins de fer secondaires, la compagnie du tramway

Zurich-Oerlikon-Seebach a décliné toute participation aux *frais d'établissement du passage inférieur de la Zürcherstrasse à Oerlikon*. Nous avons chargé la direction du IIIe arrondissement d'ouvrir action à cette compagnie devant le Tribunal fédéral.

5. Par arrêté du 3 décembre 1906, le Conseil fédéral a *annulé*, comme contraire aux prescriptions du droit fédéral, un *arrêt de la cour de justice du canton de Genève*, du 12 novembre 1904, ordonnant la *démolition d'une maison de garde* construite sur un terrain appartenant aux chemins de fer fédéraux, mais grevé d'une servitude de passage en faveur de la ville de Genève.

6. Les sociétés de tir d'Interlaken projetaient d'établir à l'est de la station d'Interlaken-Est et à proximité de celle-ci une place de tir avec ligne de tir allant du nord au sud, soit parallèlement aux chemins de fer de l'Oberland bernois. L'exécution de ce projet eût rendu beaucoup plus difficile l'agrandissement de la station prévu pour la jonction du chemin de fer du lac de Brienz; aussi la compagnie des chemins de fer de l'Oberland bernois et celle du chemin de fer du lac de Thoune y ont-elles fait opposition. Nous nous sommes associés à leurs conclusions. Le 28 décembre 1906, la commune municipale d'Interlaken a décidé de renoncer à ce projet.

7. A l'occasion d'une requête que nous a adressée le *Musée national suisse*, nous avons invité les directions d'arrondissement:

- 1^o à aviser sans délai le Musée national chaque fois que des terrassements exécutés dans le domaine des chemins de fer fédéraux mettraient à jour des *sépultures préhistoriques*;
- 2^o à faire remettre à ce Musée tous les objets provenant de l'âge préhistorique ou du moyen-âge qui seraient trouvés dans notre domaine, sans préjudice des droits conférés par les lois cantonales aux auteurs des découvertes.

8. *Henri Wydler*, ancien receveur aux bagages à Winterthour, le voleur du *pli de 100,000 francs*, qui après son arrestation à Rio de Janeiro avait été remis en liberté par les autorités brésiliennes, a été arrêté de nouveau à Buenos-Aires et son extradition a été accordée par les autorités de la République Argentine.

9. Il y a eu dans le courant de l'année deux séances du *comité international des transports par chemin de fer*, auxquelles nous nous sommes fait représenter. Au nombre des affaires traitées dans ces séances, nous citerons l'adoption définitive de conventions uniformes pour la transmission et la prise en charge des marchandises, ainsi que pour la répartition des indemnités

à payer dans le trafic international et pour le règlement des dévoyés des transports internationaux par chemins de fer.

10. Nous avons accordé le *délai* que nous avait demandé l'administration du chemin de fer Uerikon-Bauma pour le paiement des intérêts du capital de 900,000 francs dont il est débiteur envers les chemins de fer fédéraux en leur qualité d'ayants-cause de l'ancienne compagnie du Nord-Est.

11. Par arrêt du Tribunal fédéral du 10 février 1906 la compagnie du *chemin de fer régional Saignelégier-Glovelier* a été déclarée en liquidation et M. le notaire Charles Crettez, à Moutier, nommé liquidateur de la masse. Le délai pour la production des créances a été fixé au 31 mars par publication de la chancellerie du Tribunal fédéral.

Le 30 mars, nous avons fait parvenir au liquidateur notre intervention s'élevant à fr. 63,249. 24, pour laquelle nous avons revendiqué le privilège institué par la loi fédérale du 2 juillet 1880 concernant la garantie des indemnités résultant du service direct des chemins de fer et de la cojouissance de tronçons et de gares.

b. Assurances.

1. La loi italienne sur les accidents du travail nous imposant l'obligation d'assurer *contre les accidents notre personnel domicilié en Italie*, nous avons autorisé la direction du Ier arrondissement à conclure un contrat avec la Caisse nationale italienne d'assurances.

2. La compagnie d'assurances nationale suisse à Bâle nous a fait des propositions pour l'*assurance de notre matériel roulant contre les avaries*. Nous avons décliné cette offre.

3. La revision annuelle des valeurs comprises dans notre *contrat général d'assurance contre l'incendie* a donné au 30 juin 1906 les résultats suivants:

a. Approvisionnements	fr.	11,900,000
b. Matériel roulant	"	141,300,000
c. Mobilier et ustensiles	"	18,400,000
d. Marchandises et bagages	"	40,000,0000
e. Bâtiments	"	6,800,00
Total	fr.	218,400,000

La prime d'assurance pour 1906 s'est élevée à fr. 107,800. 80.

La somme assurée est ainsi de 15,000,000 de francs en augmentation sur celle de l'année précédente et nous avons payé 7500 francs de plus.

4. Les indemnités que nous avons reçues pendant l'année pour des sinistres se chiffrent comme suit:

a. Pour 7 sinistres réglés par les établissements d'assurance obligatoire des cantons . . .	fr. 779. —
b. Pour 57 sinistres réglés par le consortium d'assurance	11,523.35
Ensemble pour 64 sinistres	fr 12,302.35

5. Le contrat conclu avec différentes compagnies pour l'assurance-incendie devant rester en vigueur jusqu'au 30 juin 1913, nous ne pouvons avant cette époque nous charger nous-mêmes des risques d'incendie et il n'est dès lors pas possible de donner suite au *postulat* du Conseil national relatif à cette question.

c. Cautionnements.

1. Pendant le IV^e trimestre, il a été procédé à une *revision* générale des cautionnements.

2. Au 31 décembre 1906, l'état des *cautionnements* était le suivant:

Cautionnements fournis en espèces :

Direction générale	240 caution ^{ts} pour	fr. 310,280. —
I ^{er} arrondiss.	135 » » »	140,502.66
II ^e arrondiss.	256 » » »	122,370.71
III ^e arrondiss.	68 » » »	34,320. —
IV ^e arrondiss.	94 » » »	21,924.70

Cautionnements fournis en titres :

Direction générale	448 caution ^{ts} pr	fr. 4,896,385.49
I ^{er} arrondiss.	41 » » »	203,606.20
II ^e arrondiss.	66 » » »	626,481.10
III ^e arrondiss.	79 » » »	218,824.58
IV ^e arrondiss.	80 » » »	224,480.65

Cautionnements par signatures :

Direction générale :	452 caution ^{ts} pr	fr. 3,133,330. —
I ^{er} arrondiss.	39 » » »	108,175. —
II ^e arrondiss.	52 » » »	194,260. —
III ^e arrondiss.	64 » » »	118,350. —
IV ^e arrondiss.	36 » » »	79,650. —

Au total 2,150 cautionnements pour fr. 10,432,941.09

Dans cette somme sont compris 10 cautionnements généraux s'élevant à fr. 859,250.

d. Impôts.

1. Par arrêt du 16 mai, le Tribunal fédéral a écarté la demande de la direction du IVe arrondissement, tendant à ce que les *autorités saint-galloises* fussent astreintes à *défalquer* de notre fortune imposable dans ce canton une partie proportionnelle de nos dettes.

2. Dans sa séance du 18 juillet, le Tribunal fédéral, statuant sur le recours que nous lui avions adressé contre une décision du Conseil-exécutif du canton de Berne, a prononcé que la *caisse de pensions et de secours des chemins de fer Jura-Simplon* était, de par les concessions, affranchie de tout *impôt*, soit sur sa fortune, soit sur son revenu.

3. Le Conseil d'Etat du canton d'Argovie ayant refusé de mettre les chemins de fer fédéraux au bénéfice de l'*exemption légale de l'impôt du timbre* pour leurs pièces de procédure, nous avons chargé la direction du IIIe arrondissement de porter l'affaire devant le Tribunal fédéral.

e. Accidents.

1. Nous nous référons, quant au nombre des accidents et aux indemnités payées en 1906, aux tableaux statistiques et aux comptes publiés comme annexes au présent rapport.

2. Dans le courant de l'année, la direction du Ier arrondissement a liquidé 24 cas de responsabilité, celle du IIe arrondissement 34, celle du IIIe arrondissement 26, et celle du IVe arrondissement 14. Six de ces arrangements ont été soumis à notre ratification, parce que l'indemnité à payer dépassait fr. 20,000.

f. Achats et ventes de terrain.

Les tableaux statistiques renseignent, d'une manière détaillée, sur les achats et les ventes qui ont été effectués. Nous leur empruntons les données suivantes:

Achats de terrain.

	Parcelles	Superficie m ²	Prix d'achat fr.
I ^{er} arrondissement .	626	243,483	605,519.58
II ^e » .	117	88,096, ₆	286,884.45
III ^e » .	134	114,335, ₁	667,401.56
IV ^e » .	88	93,814, ₄	309,868.68
Total . . .	965	534,729, ₁	1,869,674.27

Ventes de terrain.

	Parcelles	Superficie m ²	Prix de vente fr.
I ^{er} arrondissement .	43	12,655	17,987.90
II ^e » .	11	7,672	25,254.90
II ^e » .	13	20,057, ₁	20,435.66
Ve » .	8	1,076	183.20
Total . .	75	41,460,₁	63,861.66

Nous mentionnerons les acquisitions suivantes:

- 1^o 24 parcelles, d'une contenance de 73,081 m², sur lesquelles se trouvaient entre autres un hôtel-pension, un café-restaurant et une maison d'habitation, pour le prix de fr. 267,939 en vue de l'agrandissement de la gare de Vallorbe;
- 2^o 3 parcelles, bâtiments compris, d'une contenance de 1021 m², pour le prix de fr. 88,218.50 en vue de l'extension à donner à la station d'Oerlikon;
- 3^o 6 parcelles, d'une contenance de 4225 m², dont a besoin le chemin de fer de jonction Oerlikon-Seebach, pour le prix de fr. 50,515.35;
- 4^o 4 parcelles, d'une contenance de 18,706 m², pour le prix de fr. 97,387.10, en vue de la future extension de la gare de Brugg;
- 5^o 5 parcelles, d'une contenance de 21,948,₆ m², pour le prix de fr. 120,294.45, en vue de la future extension de la gare d'Aarau;
- 6^o 14 parcelles, d'une contenance de 34,614 m², pour le prix de fr. 35,342.80, en vue de l'établissement du chemin de fer du Ricken.

Conformément à la loi sur la nationalisation des chemins de fer, la direction générale a été appelée à ratifier 24 contrats d'achat, 23 contrats de vente et 11 contrats d'échange de terrain.

Nous n'avons pas encore pu donner suite, pendant l'année 1906, au *postulat* des chambres fédérales tendant à ce que les chemins de fer fédéraux se rendent acquéreurs de la *partie des Grands Remparts* qui a été employée pour l'agrandissement de la gare de Berne et que le canton de Berne leur a louée jusqu'en 1957; les négociations à ce sujet sont ouvertes.

g. Réclamations.

1. Nous avons chargé notre bureau du contentieux de fonctionner provisoirement pour une durée de trois mois comme *office de régularisation des marchandises et bagages perdus et*

sans application. Toutes les administrations intéressées à l'annexe n° 1 de la convention sur la responsabilité dans le service direct suisse ont accepté cette organisation.

2. Nous avons également consenti à ce que les services des réclamations des administrations qui ont adhéré à l'annexe n° 1 de la convention sur la responsabilité dans le service direct suisse fussent autorisés à *correspondre directement*, à partir du 1er janvier 1907, *avec toutes les stations* de ces administrations.

2. De même, nous avons adhéré à une entente intervenue pour que les services des réclamations des administrations désignées dans l'annexe n° 1 de la convention sur la responsabilité en trafic direct soient autorisés à *correspondre directement*, à partir du 1er janvier 1907, *avec toutes les stations* de ces administrations.

3. *Irrégularités et réclamations.*

A. *Dans le trafic international.*

Irrégularités: Le nombre des avis d'irrégularités s'est élevé en 1906 à 11,370 (9711 en 1905)
dont 4555 pour pertes,

5767 " avaries ou perte partielle,
1048 " empêchements à la livraison.

Réclamations: Nombre des *réclamations pendantes au 31 décembre 1905* 1,888

Réclamations reçues pendant l'année 1906	9,056
Total	10,944
	(8,131 en 1905)

Réclamations pendantes au 31 décembre 1906	3,625
	(1,888 en 1905)

En 1906, il y a eu 6200 nouvelles réclamations portant sur une valeur totale de fr. 547,137. 21 et 1300 réclamations pendantes au 31 décembre 1905, soit en tout 7500 réclamations à liquider pour *perte totale ou partielle et pour avaries*; puis 2856 réclamations présentées en 1906, portant sur une somme totale de fr. 252,419. 10, à quoi il faut ajouter 588 réclamations demeurées pendantes au 31 décembre 1905, soit ensemble 3444 réclamations pour *retard*.

Sur ce nombre ont été admises 3469 réclamations pour *perte totale ou partielle et pour avaries*, pour lesquelles on a payé fr. 226,961. 20. La part incomant aux chemins de fer fédéraux

pour 3251 des indemnités réparties en 1906 est de fr. 59,539. 87; 809 indemnités payées doivent encore être réparties.

Ont été admises en outre 1322 réclamations pour *retard*, pour lesquelles on a payé fr. 49,198. 63 d'indemnités. La part incomptant aux chemins de fer fédéraux pour 1039 indemnités réparties en 1906 est de fr. 6261. 15. 367 indemnités payées restent encore à répartir.

Ont été écartées:

- a) 2013 réclamations pour perte totale ou partielle et pour avaries;
- b) 515 réclamations pour retard.

Au 31 décembre 1906, il restait encore à répartir:

- a) 809 indemnités allouées ensuite de réclamations pour perte totale ou partielle et pour avaries;
- b) 367 indemnités allouées ensuite de réclamations pour retard.

Au 31 décembre 1906, il restait encore à statuer:

- a) sur 2018 réclamations pour perte totale ou partielle ou pour avaries;
- b) sur 1607 réclamations pour retard.

Au total 3625 indemnités non encore liquidées.

B. Dans le trafic interne

(affaires traitées par les directions d'arrondissement).

Irrégularités:

Le nombre des avis d'irrégularités s'élève en 1906 à 19,936 (23,679 en 1905), qui se répartissent comme suit:

I ^{er} arrondissement	.	.	.	.	6,358
II ^e	»	.	.	.	3,850
III ^e	»	.	.	.	4,923
IV ^e	»	.	.	.	4,805

Réclamations:

Au 1er janvier 1906, il restait encore à liquider:

	Réclamations pour perte, etc.		Réclamations pour retard	
	Nombre	Sommes	Nombre	Sommes
I ^{er} arrondissement	148	16,548. 87	31	1,689. 75
II ^e	109	824. 15	24	131. 70
III ^e	82	3,782. 06	14	1,054. 45
IV ^e	102	7,779. 17	9	1,517. 42
Total	441	28,934. 25	78	4,393. 32
1905	369	16,996. 30	43	6,778. —

Réclamations présentées pendant l'année :

	Réclamations pour perte, etc.			Réclamations pour retard	
	Nombre	Sommes	Nombre	Sommes	
I ^{er} arrondissement . . .	1,833	68,471. 98	263	14,653. 19	
II ^e » . . .	1,988	47,186. 32	172	6,757. 81	
III ^e » . . .	2,027	60,345. 03	379	13,059. 37	
IV ^e » . . .	1,100	34,032. 82	212	9,091. 37	
Total . . .	6,948	210,036. 15	1,026	43,561. 74	
1905 . . .	6,036	147,487. 99	865	35,609. 72	

Ont été

a. admises:

	Réclamations pour perte, etc.			Réclamations pour retard	
	Nombre	Sommes	(Part des C. F. F.)	Nombre	Sommes
I ^{er} arrondissement . . .	1,220	21,727. 37	94	2,052. 44	
II ^e » . . .	1,090	28,021. 10	74	721. 92	
III ^e » . . .	1,551	26,846. 51	220	3,760. 55	
IV ^e » . . .	792	17,499. 60	112	2,326. 75	
Total . . .	4,653	94,094. 58	500	8,861. 66	

b. écartées:

	Réclamations pour perte, etc.		Réclamations pour retard	
	Nombre		Nombre	
I ^{er} arrondissement . . .	595		176	
II ^e » . . .	892		93	
III ^e » . . .	460		158	
IV ^e » . . .	233		46	
Total . . .	2,180		473	

c. Réclamations non liquidées à la fin de l'année :

	Réclamations pour perte, etc.			Réclamations pour retard	
	Nombre	Sommes	Nombre	Sommes	
I ^{er} arrondissement . . .	166	12,380. 35	24	1,159. 55	
II ^e » . . .	115	1,870. 45	29	630. 40	
III ^e » . . .	98	4,344. 39	15	931. 85	
IV ^e » . . .	177	8,939. 89	63	3,644. 65	
Total . . .	556	27,535. 08	131	6,366. 45	

h. Administration des caisses de pensions, de secours et de malades.

1. M. le professeur Dr. J. Rebstein et M. le Dr. G. Schaertlin, directeur, nous ont adressé, le 28 février, leur mémoire concernant le rapport de MM. les professeurs Graf et Pareto; ce travail est intitulé: *Examen et critique du rapport de MM. les professeurs Drs. J.-H. Graf et V. Pareto sur la future caisse de secours et de pensions des chemins de fer fédéraux.*

2. Le comité central V. P. S. T. nous avait fait parvenir, le 27 janvier, une requête accompagnée d'un nouveau projet de statuts. Les délégués de cette union ont été convoqués à une *conférence*, tenue à Berne le 11 avril, afin de leur permettre de présenter leurs observations au sujet de notre avant-projet de statuts de la caisse de pensions et de secours.

Nous avons reçu en avril une *Réponse des experts du personnel* à l'Examen critique auquel MM. le professeur Dr. Rebstein et le directeur Dr. Schaertlin avaient soumis leur rapport du mois d'août 1905.

Les 27 et 28 juin ont eu lieu avec des délégués de la fédération du personnel des entreprises suisses de transport et des sociétés suisses des mécaniciens et des chauffeurs des conférences dans lesquelles le *projet de statuts de la caisse de pensions et de secours* a été discuté.

Nous avons fait examiner la *portée financière de chacun des postulats dont le personnel a accompagné le projet de statuts*, tels qu'une amélioration de l'échelle des pensions, l'augmentation de la valeur des allocations supplémentaires entrant en ligne de compte, l'augmentation du maximum du salaire de base à compter pour l'assurance et les conditions particulières du personnel des trains.

Le 17 juillet, nous avons alors soumis le projet de statuts et de règlement d'administration à notre conseil d'administration, qui l'a discuté dans deux séances et l'a adopté le 19 octobre. Après avoir été approuvés par le Conseil fédéral le 23 novembre, les statuts sont entrés en vigueur le 1er janvier 1907.

L'amortissement du découvert fixé selon les règles techniques pour la caisse de secours et de pensions ne pourra faire l'objet de décisions définitives que lorsque le bilan aura été dressé en conformité des nouveaux statuts; ce travail est en cours d'exécution.

2. Par arrêté du 23 novembre, le Conseil fédéral a écarté un *recours* interjeté par les *associations du personnel* contre les dispositions des nouveaux statuts élevant à 6000 francs le ma-

ximum du salaire de base et faisant une situation spéciale au personnel de la traction.

3. Nous avons édicté, le 14 décembre, une instruction sur *l'application des statuts de la caisse de pensions et de secours*, et une autre, le 27 décembre, sur *la composition et le mode d'élection des commissions de la caisse de secours*. Les travaux devenus nécessaires par suite de la centralisation des anciennes caisses, la rédaction et l'impression des formulaires et feuilles de contrôle uniformes, ont été poussés aussi loin que possible.

4. Les *comptes de profits et pertes* pour l'année 1905 et les *bilans* au 31 décembre 1905 ont été arrêtés sur la base de la comptabilité uniforme que nous avons prescrite pour les caisses de pensions et de secours des chemins de fer qui ont passé à la Confédération. Ces comptes confirment de nouveau l'exactitude des conclusions auxquelles nous sommes arrivés à la suite des enquêtes faites par notre administration des caisses de secours et par notre commission d'experts.

5. Nous avons présenté, le 19 juin, au département fédéral des chemins de fer qui nous l'avait demandé, notre rapport sur l'état de la *caisse de pensions et de secours du chemin de fer du Gothard* au point de vue de la technique des assurances; nous sommes arrivés à la conclusion, qu'en admettant un taux d'intérêts de $3\frac{1}{2}\%$, la caisse en question accusait un déficit technique de 3 millions en chiffre rond.

6. Le 21 juin, l'*union des ouvriers des entreprises suisses de transport* nous a présenté ses vœux au sujet de l'*unification des caisses de malades*; nous en tiendrons compte dans la mesure du possible lors de l'élaboration des nouveaux statuts.

7. Nous avons délégué le chef de l'administration des caisses de pensions, de secours et de malades au *congrès international des actuaires* (assurances), qui a eu lieu à Berlin du 10 au 15 septembre.

D. Directions d'arrondissement.

Les directions d'arrondissement ont adressé chaque trimestre des rapports détaillés à leurs conseils sur les affaires traitées par elles en vertu de la loi sur le rachat et du règlement d'exécution. Un certain nombre de ces affaires ont dû être transmises à la direction générale pour être définitivement réglées et les plus importantes d'entre elles sont mentionnées dans le présent rapport. L'activité des directions d'arrondissement a suivi son cours normal.

La direction du Ier arrondissement a discuté 2637 affaires en 101 séances, celle du IIe 2256 en 87 séances, celle du IIIe 1835 en 81 séances et celle du IVe 1554 en 104 séances. Les rapports trimestriels adressés aux conseils d'arrondissement fournissent des renseignements détaillés sur la gestion.

* * *

Parvenus à la fin de notre rapport, nous avons l'honneur d'ajouter que nous avons proposé à notre conseil d'administration de vous prier de

proposer

à l'Assemblée fédérale les décisions suivantes:

1^o Les comptes pour 1906 et le bilan au 31 décembre 1906 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2^o Sur le solde du compte de profits et pertes, qui se monte à fr. 4,828,523,79, il sera prélevé :

 a. fr. 1,366,852.07 pour amortissement du solde du compte des dépenses à amortir (*b* travaux d'extension et d'agrandissement de gares);

 b. fr. 296,197.50 pour couvrir la perte provenant de la vente des obligations 3% différé de 1903 reprises en 1907 du portefeuille des caisses de secours;

 c. fr. 2,500,000 pour couvrir les suppléments de traitement alloués au personnel en raison du renchérissement de la vie, en vertu de l'arrêté fédéral des 11/12 avril 1907;

 le reste s'élevant à fr. 665,474.22, sera porté à nouveau.

3^o La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux est approuvée.

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

Berne, le 12 avril 1907.

Pour la Direction générale
des chemins de fer fédéraux
Le président,
Weissenbach.

Annexes:

1. Comptes de l'année 1906.
2. Tableaux statistiques.