

**Zeitschrift:** Comptes de l'année ... / Chemins de fer fédéraux  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1907)

**Artikel:** Rapport de la Direction générale des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral sur la gestion et les comptes de l'année 1907, pour être soumis à l'Assemblée fédérale  
**Autor:** Weissenbach  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676258>

### **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:** 28.04.2026

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

# Rapport

de la

Direction générale des chemins de fer fédéraux au  
Conseil fédéral sur la gestion et les comptes de  
l'année 1907, pour être soumis à l'Assemblée fédérale.

(Du 13 avril 1908.)

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

Pour nous conformer à l'article 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 1907, en vous priant de vouloir bien les soumettre à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Le résultat de l'exercice est favorable en ce qui concerne les recettes d'exploitation, qui ont continué à s'accroître. Il est vrai que cette augmentation est moins forte que précédemment, ce qui est un indice certain d'un arrêt imminent dans le développement du trafic, sinon même d'une période de recul. En revanche, l'accroissement persistant des dépenses d'exploitation est de nature à susciter quelque appréhension; il provient, d'une part, comme précédemment, de la grande augmentation des dépenses affectées au personnel, causée elle-même par le relèvement des salaires et la réduction des heures de travail; il est, d'autre part, une conséquence du renchérissement des matières de consommation, en

particulier de la houille et des métaux, dont nous nous sommes ressentis malgré les prix réduits que nous assuraient les marchés conclus antérieurement à des conditions avantageuses; une fois ces marchés expirés, il ne sera guère possible de bénéficier encore de ces prix réduits. L'excédent d'exploitation s'élève à fr. 46,484,602.89, tandis qu'il était de fr. 45,429,666.95 en 1906; en réalité, il faut le réduire de fr. 2,500,000, montant des allocations accordées en raison du renchérissement de la vie. Le coefficient d'exploitation s'est élevé de 65,80 % à 67,38 %, de sorte qu'il a dépassé le taux de 1905 (66,42 %). Le solde actif du compte de profits et pertes, qui était en 1906 de fr. 4,828,523.79, y compris fr. 2,500,000 pour les allocations accordées au personnel par l'arrêté du 12 avril 1907, est tombé à fr. 2,854,206.95, dont il y a lieu de déduire encore fr. 2,500,000 pour les allocations accordées au personnel par l'arrêté fédéral de décembre 1907. Les détails de ce résultat peu réjouissant sont exposés dans les chapitres suivants.

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 <sup>er</sup> arrondissement . . . . .	644,052	657,222
II <sup>e</sup> » . . . . .	615,011	620,975
III <sup>e</sup> » . . . . .	736,400	757,919
IV <sup>e</sup> » . . . . .	415,109	418,578
Total	2410,572	2454,694

La longueur des lignes appartenant à des administrations étrangères mais exploitées par les chemins de fer fédéraux est de 36,236 km.; ces lignes sont celles milieu du Rhin-Waldshut, Vallorbe-frontière-Pontarlier, les Verrières-frontière-Pontarlier et Delle-frontière-Delle. Il faut y ajouter les 19,068 km. de la ligne Iselle-Domodossola, appartenant aux chemins de fer italiens de l'Etat, sur laquelle 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

aussi, 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., ainsi que celle appartenant à la compagnie Martigny-Châtelard, longue de 20,740 km. 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. Quant à la ligne Wald-Rüti, longue de 6,570 km., le service des trains et de la traction a été confié, en revanche, au chemin de fer du Tœstal en 1906, pour une période allant jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1909.

### A. Conseil d'administration.

Au cours de cette année, le Conseil d'administration a eu 12 séances et la Commission permanente 14; 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 1906, approuvés le 29 avril 1907 par le Conseil d'administration.

L'Assemblée fédérale a pris à ce sujet, en date du 18 juin 1907, l'arrêté reproduit au chapitre C, I, 1, b, 1.

b. *Budget* des chemins de fer fédéraux pour l'année 1908, comprenant:

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

Ces budgets, adoptés par le Conseil d'administration par décision du 30 septembre 1907, ont été approuvés par arrêté de l'Assemblée fédérale, du 18 décembre 1907, reproduit au chapitre C, I, 1, d, 2.

2. *Bilan d'entrée de la caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et employés à poste fixe des chemins de*

*fer fédéraux*, arrêté au 1<sup>er</sup> janvier 1907, et plan d'amortissement prévoyant une annuité d'amortissement de fr. 915,000 (payable pour la première fois à fin 1907), approuvés le 27 décembre 1907 par le Conseil d'administration pour être soumis au Conseil fédéral.

3. Par décision du 27 décembre, le Conseil d'administration a approuvé des modifications au chapitre IV, caisse principale, et au chapitre V, bureau de statistique, du règlement n° 7 sur l'organisation des services du département des finances de la Direction générale.

4. *Propositions de nominations.* Sur la proposition du Conseil d'administration, le Conseil fédéral a nommé:

1. membre de la Direction du III<sup>e</sup> arrondissement, en remplacement de M. *Birchmeier*, décédé le 28 août 1907,

M. Arnold *Bertschinger*, de Lenzbourg (Argovie), directeur des tramways de la ville de Zurich; M. Bertschinger a été chargé de la présidence et du département de l'exploitation;

2. membre de la Direction du IV<sup>e</sup> arrondissement, en remplacement de M. *Seitz*, démissionnaire,

M. Ernest *Münster*, de Coire et St. Gall, ingénieur en chef dudit arrondissement; M. Münster a été chargé du département des travaux.

5. *Nominations.* Ont été nommés membres du Conseil d'administration:

1. par le Conseil fédéral, en remplacement de M. le Dr E. *Küry*, à Bâle, démissionnaire,

M. le Dr Guido *Eigenmann*, à St. Gall, président de la Fédération du personnel des entreprises suisses de transport et de la Société suisse des employés de chemins de fer et de bateaux à vapeur;

2. par le Conseil d'Etat du canton de St. Gall, en remplacement de M. *Rukstuhl*, membre de cette autorité, décédé,

M. A. *Messmer*, conseiller d'Etat, à St. Gall.

6. *Ratifications de nominations.* Le Conseil d'administration a ratifié les nominations suivantes, faites par la Direction générale:

1. à la Direction générale: celle de M. Emile *Zachmann* aux fonctions de caissier principal;

2. à la Direction du II<sup>e</sup> arrondissement: celle de M. Fritz *Kœnig* aux fonctions d'ingénieur en chef.

7. Le Conseil d'administration a ratifié les *contrats* suivants concernant la *cojouissance de gares et sections de lignes* et réglant les *rappports avec des entreprises de transport concurrentes*, savoir:

1. contrats avec le *chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg*, des 22 juin et 5 décembre 1906, concernant la cojouissance de la double voie St. Gall—St. Fiden et de la station de St. Fiden, ainsi que de la gare de St. Gall;

2. traité avec la Direction du *chemin de fer Soleure-Moutier*, des 19/30 mars 1907, réglant les relations et rapports réciproques de concurrence dans le service des marchandises.

8. Par décision du 25 mars 1907, le Conseil d'administration a ratifié un *contrat* passé le 16 janvier précédent par la Direction du III<sup>e</sup> arrondissement *avec la ville de Zurich pour la cession* à cette dernière *d'environ 13,600 m<sup>2</sup> de terrain* destiné à la construction de la *Röntgenstrasse*, à Zurich III.

### 9. *Projets de travaux.*

a. Dans sa séance du 20 juillet 1907, le Conseil d'administration a pris la décision suivante:

«1. Le Conseil d'administration autorise la Direction générale à *achever le second tunnel du Simplon*. Il lui alloue dans ce but, ainsi que pour la création de forces hydrauliques suffisantes pour la traction électrique dans les deux tunnels un crédit de 34,600,000 francs à répartir sur les années affectées à la construction.

«2. Le Conseil d'administration charge la Direction générale d'exiger de l'Entreprise Brandt, Brandau & C<sup>ie</sup> l'exécution de ses engagements relatifs à l'achèvement du tunnel II, à teneur de la 2<sup>e</sup> convention additionnelle du 9 octobre 1903.»

b. Dans sa séance du 2 septembre 1907, le Conseil d'administration a adopté la proposition suivante de la Direction générale:

«Le Conseil d'administration des chemins de fer fédé-

raux déclare qu'à son avis il serait faux de faire construire et exploiter par les chemins de fer fédéraux une ligne à voie normale d'Interlaken à Brienz ou Meiringen; il renouvelle au contraire sa proposition du 30 avril 1904 visant à l'établissement d'une ligne à voie étroite de Brienz à Interlaken, comme prolongement de celle du Brünig.»

L'Assemblée fédérale a voté à ce sujet, le 17 décembre 1907, la loi reproduite au chapitre C, I, 1, d, 1.

c. Dans la même séance, il a pris la résolution suivante au sujet de la *reconstruction de la ligne de la rive gauche du lac de Zurich sur le territoire de la ville de Zurich*:

« La Direction générale est invitée à engager de nouvelles négociations avec le Conseil de ville, sur la base du dernier projet de ligne en tranchée élaboré par la ville de Zurich, afin d'aboutir si possible à une entente, et en outre à accélérer l'étude de cette question de manière à permettre au Conseil d'administration de la trancher en principe avant la fin de l'année » (v. C, I, 26).

d. Les *projets de travaux* énumérés ci-après ont été *approuvés*:

1. *Projet de construction de la double voie sur le tronçon Wilerfeld-Gümligen avec déviation au Wilerfeld et extension de la station d'Ostermundigen*, et allocation d'un crédit de fr. 2,775,000 pour l'exécution des travaux.

2. *Projet d'extension de la station de Villeneuve*, et allocation d'un crédit de fr. 720,000 à cet effet.

3. *Projet d'extension de la station de St. Fiden et de construction d'une ligne neuve en tunnel, à double voie, entre St. Fiden et St. Gall*, avec allocation d'un crédit de fr. 3,390,000 pour l'exécution de ces travaux.

4. *Projet d'établissement de la double voie entre St. Maurice et Martigny et d'extension des stations intermédiaires d'Evionnaz et Vernayaz*, et ouverture d'un crédit de fr. 1,690,000 pour l'exécution des travaux.

5. *Projet d'extension de la station de Vieux-Soleure en vue du raccordement du chemin de fer Soleure-Moutier*, et allocation d'un crédit de fr. 710,000 pour l'exécution des travaux.

6. *Projet d'extension de la station de Payerne et de suppression de trois passages à niveau voisins*, et allocation d'un crédit de fr. 1,288,500 pour l'exécution des travaux.

7. Projet d'*extension de la station de Rheineck*, avec allocation d'un crédit de fr. 720,000 à cet effet.

8. Projet d'*agrandissement du bâtiment de service du Brückfeld, à Berne*, avec allocation d'un crédit de fr. 850,000 pour l'exécution des travaux.

9. Projet de *construction d'un bâtiment de service pour la Direction du I<sup>er</sup> arrondissement, à Lausanne*, et allocation d'un crédit de fr. 500,000 pour l'exécution des travaux et l'achat du mobilier.

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

a. marchés avec la *Société industrielle suisse, à Neuhausen*:

1. du 18 janvier 1907, pour la fourniture de  
20 voitures à trois essieux, de I<sup>re</sup> et II<sup>e</sup> classes, de la série AB<sup>3ü</sup>,  
14 voitures à quatre essieux, de III<sup>e</sup> classe, de la série C<sup>4ü</sup>,  
20 voitures à trois essieux, de II<sup>e</sup> et III<sup>e</sup> classes, de la série BC<sup>3</sup>,  
30 fourgons à trois essieux de la série F<sup>3ü</sup>;

2. du 10 mai 1907, pour la fourniture de  
140 wagons ouverts de la série L<sup>4</sup>;

3. du 3 décembre 1907, pour la fourniture de  
20 voitures à quatre essieux, de I<sup>re</sup> et II<sup>e</sup> classes, de la série AB<sup>4ü</sup>,  
10 voitures à trois essieux, de I<sup>re</sup> et II<sup>e</sup> classes, de la série AB<sup>3</sup>,  
30 fourgons à trois essieux de la série F<sup>3ü</sup>,  
200 wagons couverts de la série K<sup>2</sup>.

b. marchés avec la *Fabrique suisse de wagons, société anonyme, à Schlieren*:

1. du 18 janvier 1907, pour la fourniture de  
50 voitures à trois essieux, de III<sup>e</sup> classe, de la série C<sup>3ü</sup>,  
30 voitures à trois essieux, de III<sup>e</sup> classe, de la série C<sup>3</sup>;

2. du 10 mai 1907, pour la fourniture de  
210 wagons couverts de la série K<sup>2</sup>;

3. du 3 décembre 1907, pour la fourniture de  
 30 voitures à trois essieux, de II<sup>e</sup> classe, de la série B<sup>3</sup>,  
 30 voitures à trois essieux, de III<sup>e</sup> classe, de la série C<sup>3</sup>,  
 100 wagons couverts de la série K<sup>2</sup>.

c. marché avec la *Fabrique suisse de locomotives et de machines*, à *Winterthour*, du 4 avril 1907, pour la fourniture de 58 locomotives.

d. marché avec la *société des usines L. de Roll*, à *Gerlafingen*, du 3 décembre 1907, pour la fourniture d'accessoires de rails en 1908.

e. convention avec l'*Union des aciéries allemandes, société anonyme*, à *Düsseldorf*, du 17 décembre 1907, pour la fourniture de 16,000 tonnes de rails en acier, au prix de fr. 158 la tonne, et de 9000 tonnes de traverses en fer coulé, au prix de fr. 152 la tonne, marchandise rendue franco Bâle, droits d'entrée non compris, pour une somme totale de fr. 3,916,000, y compris les majorations pour travaux spéciaux.

f. contrat avec la *société anonyme Alb. Buss & Cie*, à *Bâle*, des 25 mai/13 juin 1907, pour la fourniture et le montage de la charpente métallique des nouveaux ateliers de Zurich (ateliers de réparation des locomotives, forge, bandagerie et bâtiment des chaudières), pour le prix de fr. 627,300.

g. Afin de compléter les réserves de combustible pour locomotives, le Conseil d'administration a donné pleins pouvoirs à la Direction générale, à sa séance du 20 juillet 1907:

1<sup>o</sup> de conclure avec la Société rhénane de vente des charbons et d'affrètement (société à responsabilité limitée), à Mülheim s/Ruhr, un marché pour la fourniture de 60,000 tonnes de briquettes de la Ruhr, au prix de 21.<sup>60</sup> marks la tonne, franco sur wagon à Mannheim, livrables jusqu'au 31 mars 1908, les conditions de livraison étant au surplus conformes à celles prévues par le marché des 9/10 février 1905;

2<sup>o</sup> de conclure avec le Syndicat des houillères du Pas-de-Calais un marché pour la fourniture de 20,000 à 25,000 tonnes de briquettes françaises en 1908 et de 45,000 à 50,000 tonnes de briquettes par année de 1909 à 1911, au prix de fr. 315 les 10,000 kg, franco sur wagon à Delle, et

3<sup>o</sup> de faire à titre d'essai un achat de 30,000 à 40,000 tonnes de houille anglaise, dont au maximum 30,000 tonnes de houille de Northumberland pour locomotives, 1<sup>er</sup> choix,

livrables par la Société rhénane de vente de charbons et d'affrètement (société à responsabilité limitée), à Mülheim s/Ruhr, au prix de 20 marks la tonne, franco sur wagon à Mannheim, jusqu'à fin septembre 1907, et au surplus 10,000 tonnes de houille anglaise d'autre provenance au choix de la Direction générale.

## 11. Divers.

1. Le Conseil d'administration a décidé, le 27 décembre 1907, de porter au compte de profits et pertes, pour la première fois en 1908, une somme de fr. 100,000 destinée à la *création d'un fonds d'assurance contre l'incendie*.

2. Par décision du 19 juillet 1907, il a chargé la Direction générale de faire au plus tôt les études nécessaires en vue de lui soumettre un plan avec demande de crédit pour la *substitution à la ligne actuelle du Hauenstein d'une nouvelle ligne avec tunnel de base et d'une pente maximum de 10 ‰*. Les études devront embrasser également d'autres projets revêtant des tendances analogues, notamment ceux des chemins de fer de *Wasserfallen* et du *Schafmatt*.

3. Le Conseil d'administration a approuvé, par décision du 27 décembre 1907, les *croquis-types* suivants pour le *matériel roulant*, qui lui étaient soumis par la Direction générale, savoir:

### « I. Matériel roulant pour lignes à voie normale:

feuille n° 322, wagon en fer pour le transport de la houille, série L<sup>5</sup>,

» » 332, wagon ouvert, série M<sup>4</sup>,

» » 333, wagon ouvert, série M<sup>3</sup>;

### II. Matériel pour lignes à voie étroite (Brünig):

feuille n° 501, locomotive de plaine, série G<sup>3/4</sup>,

» » 521, locomotive à crémaillère, série HG<sup>3/3</sup>,

» » 551, voiture à trois essieux, I<sup>re</sup> classe, série A<sup>3</sup>,

» » 561, voiture à trois essieux, I<sup>re</sup> et II<sup>e</sup> classes, série AB<sup>3</sup>,

» » 591, voiture à trois essieux, II<sup>e</sup> et III<sup>e</sup> classes, série BC<sup>3</sup>,

» » 601, voiture à trois essieux, III<sup>e</sup> classe, série C<sup>3</sup>,

» » 641, fourgon à trois essieux, série F<sup>3</sup>,

» » 651, wagon couvert à deux essieux, série K,

» » 661, wagon ouvert à deux essieux, série L,

» » 671, wagon ouvert à deux essieux, série M,

» » 672, wagon ouvert à trois essieux, série M<sup>4</sup>. »

4. En octobre 1906, un *comité d'initiative pour la fondation d'une nouvelle compagnie suisse des wagons-restaurants*, composé d'un certain nombre de propriétaires suisses d'hôtels, avait adressé au Conseil d'administration, par l'entremise de la Direction générale, une requête demandant

« de résilier le contrat avec la compagnie suisse des wagons-restaurants et de concéder l'exploitation des wagons-restaurants à une nouvelle société véritablement suisse. »

Le Conseil d'administration a décidé, le 26 mars 1907, de ne pas entrer en matière sur cette requête.

Le comité d'initiative en question a alors présenté une réplique, en juin 1907, à laquelle la compagnie suisse des wagons-restaurants, à Berne, a répondu par mémoire du 10 août 1907. Le Conseil d'administration a simplement pris acte de ces documents au procès-verbal, en statuant qu'il n'y avait pas lieu d'y donner d'autre suite, l'affaire ayant été réglée par sa décision du 26 mars 1907.

5. Après avoir pris connaissance, dans sa séance du 2 septembre 1907, d'une *pétition de la Société des colporteurs invalides du canton de Zurich*, sans date, sollicitant une *réduction de taxes* (délivrance de cartes de légitimation donnant droit à des demi-billets, au prix de 10 à 20 francs par an), le Conseil d'administration a décidé de ne pas entrer en matière, pour cause d'incompétence, en relevant que l'article 2 de la loi sur les tarifs ne permettrait pas, d'ailleurs, d'y faire droit.

6. Par décision du 19 juillet 1907, le Conseil d'administration a autorisé la Direction générale à consentir à la *conversion des obligations 3½ % de la compagnie du chemin de fer Uerikon-Bauma* que possèdent les chemins de fer fédéraux en *actions de priorité* de ladite entreprise et à renoncer au recouvrement des intérêts échus des obligations.

7. Par décision du 20 juillet 1907, il a autorisé la Direction générale à *payer à la « Société de la gare aux marchandises de Gilly-Bursinel »* une somme de *fr. 35,000*, valeur au 31 décembre 1907, moyennant que la *surtaxe sur les marchandises à destination ou en provenance de ladite station* cesse d'être perçue au profit de cette société à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1908.

8. Par pétition du 3 décembre 1906, trois fonctionnaires du IV<sup>e</sup> arrondissement ont demandé à être indemnisés par

l'administration des chemins de fer fédéraux d'une perte d'environ fr. 7978.95 qu'ils avaient subie par suite de l'*expropriation de l'immeuble « Frohheim », acquis en vue de l'extension de la gare de St. Gall.* La Direction générale, estimant qu'il n'était pas permis à l'administration d'élever ainsi, par commisération, l'indemnité d'expropriation, a proposé de ne pas entrer en matière sur la requête, mais le Conseil d'administration y a fait droit dans sa séance du 30 avril 1907.

9. *Allocations pour cause de renchérissement de la vie pour 1906.* Statuant, dans sa séance du 29 décembre 1906, sur diverses requêtes du personnel tendant à l'allocation de suppléments de salaire pour cause de renchérissement de la vie, le Conseil d'administration avait invité la Direction générale, en particulier, à soumettre à un examen l'échelle des traitements, ainsi que les règlements nos 25 et 25 a, puis à lui présenter un rapport sur la question de savoir dans quelle mesure une augmentation extraordinaire pourrait être allouée aux employés et ouvriers, dans les limites des dispositions légales actuellement en vigueur, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1907.

Nous conformant à cette invitation, nous avons présenté au Conseil d'administration, en date du 12 février 1907, un rapport par lequel nous lui proposons de décider d'allouer aux fonctionnaires et employés qui étaient au service des chemins de fer fédéraux depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1906 au moins et dont le traitement, y compris la fraction fixe des allocations supplémentaires, s'élevait à 3000 francs ou moins au 31 décembre 1906, ainsi qu'aux ouvriers à la journée des ateliers et de l'exploitation qui étaient au service de l'administration depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1906 au moins, un supplément extraordinaire de traitement ou de salaire de 80 francs pour l'année 1906 jusqu'à concurrence du maximum fixé pour chaque classe par la loi sur les traitements, du 29 juin 1900, et de prier le Conseil fédéral de proposer à l'Assemblée fédérale d'accorder dans ce but un crédit supplémentaire de 2,100,000 francs au budget de l'année 1907 des chemins de fer fédéraux.

Dans sa séance du 26 mars 1907, le Conseil d'administration s'est rangé, en principe, à cette proposition, mais a fixé à fr. 4000 la limite de traitement donnant droit à l'allocation et arrêté le chiffre de cette dernière à fr. 100 pour les agents mariés et à fr. 50 pour les célibataires. Sa décision est de la teneur suivante:

« Le Conseil d'administration décide d'allouer aux fonctionnaires et employés qui sont au service des chemins de fer fédéraux depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1906 au moins et dont le traitement, y compris la fraction fixe des allocations supplémentaires, s'élevait à fr. 4000 ou moins au 31 décembre 1906, ainsi qu'aux ouvriers à la journée des ateliers et de l'exploitation qui sont au service de l'administration depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1906 au moins, un supplément extraordinaire de traitement ou de salaire, pour l'année 1906, de fr. 100 pour les mariés et fr. 50 pour les célibataires, jusqu'à concurrence du maximum fixé pour chaque classe par la loi sur les traitements, du 29 juin 1900, et prie le Conseil fédéral de proposer à l'Assemblée fédérale d'accorder dans ce but un crédit supplémentaire de fr. 2,500,000 au budget de l'année 1907 des chemins de fer fédéraux. »

En outre, la résolution ci-après a été insérée au procès-verbal:

« Le Conseil d'administration exprime l'attente que la Direction générale et les Directions d'arrondissement, qui sont chargées de l'exécution de la décision prise, l'appliquent de la manière la plus large possible, en assimilant aux mariés les veufs qui ont des enfants non élevés et les célibataires qui entretiennent des membres de leur famille. »

Ainsi s'est trouvé liquidée la *pétition de la Fédération du personnel, de l'Union ouvrière des entreprises suisses de transport et de la Société suisse du personnel des trains, du 20 mars 1907, tendant à l'octroi d'une allocation pour cause de renchérissement.*

(A ce propos, nous renvoyons au chapitre C, I, 1, a, 1, où se trouve transcrit l'arrêté fédéral du 12 avril 1907, ainsi qu'au chapitre C, I, 34, b, relatif au paiement de l'allocation au personnel.)

10. *Allocation de renchérissement pour 1907.* Dans sa séance du 30 novembre 1907, le Conseil d'administration a décidé de recommander au Conseil fédéral de proposer à l'Assemblée fédérale d'ouvrir aux chemins de fer fédéraux un crédit spécial de fr. 2,500,000 pour être distribué, à titre d'allocation pour cause de renchérissement de la vie pour 1907, aux mêmes conditions que pour 1906, aux fonctionnaires, employés et ouvriers des chemins de fer fédéraux ayant un traitement ne dépassant pas fr. 4000.

Ainsi se sont trouvées liquidées les pétitions suivantes:

*Pétition de la Fédération du personnel, de l'Union ouvrière des entreprises suisses de chemins de fer et de la société suisse du personnel des trains, du 15 septembre 1907, demandant au Conseil d'administration de proposer aux autorités législatives:*

a. d'allouer au personnel un supplément de salaire de fr. 150 sans distinction d'état civil;

b. de fixer à fr. 5000 la limite de traitement donnant droit à ce supplément;

c. d'en faire aussi bénéficier les ouvriers de la voie, de même que les aspirants et les apprentis.

*Requête des sociétés suisses des mécaniciens et des chauffeurs, formulant les mêmes demandes.*

*Requête de l'Association des fonctionnaires des chemins de fer fédéraux constituée à Olten (Oltener Verband), du 28 novembre 1907, demandant au Conseil d'administration d'user de son influence pour que l'allocation pour 1907 soit accordée à tous les fonctionnaires et employés.*

L'Assemblée fédérale a statué sur cette question de l'allocation pour 1907 en date du 20 décembre de l'année dernière (v. chapitre C, I, 1, d, 3).

11. Le Conseil d'administration a décidé, dans sa séance du 30 novembre 1907, de ne pas entrer en matière sur une requête du comité central de la Société suisse du personnel des trains et de l'Union ouvrière des entreprises suisses de transport, du 20 juillet 1907, tendant à ce que l'allocation pour cause de renchérissement de la vie pour 1906 soit aussi versée aux agents pensionnés en 1906 et à la famille de tout agent décédé pendant la même année.

12. Le Conseil d'administration s'est occupé pour la première fois dans sa séance du 2 septembre 1907 de la question de l'agitation du personnel de la gare de Bâle. Ensuite de cette première délibération, il a pris la résolution suivante:

« Dans l'attente de la pétition que le personnel a manifesté l'intention de lui adresser au sujet de la situation à la gare de Bâle, le Conseil d'administration décide de la traiter au plus tôt, une fois reçue, et si possible déjà dans sa prochaine séance. »

*Cette requête de la Fédération du personnel et de l'Union*

*ouvrière des entreprises suisses de transport concernant les conditions de service du personnel des gares de Bâle-C. F. F et Bâle-St. Jean, datée du 9 septembre 1907, est parvenue à la Direction générale le surlendemain, 11 septembre, et le Conseil d'administration a décidé, le 1<sup>er</sup> octobre, d'en prendre acte au procès-verbal et d'en renvoyer la discussion jusqu'à ce que le rapport de la Direction générale ait été soumis au Conseil et préalablement discuté par la Commission permanente.*

Le rapport présenté à ce sujet par la Direction générale porte la date des 28 septembre/15 octobre 1907. Après en avoir délibéré dans sa séance du 29 novembre 1907, le Conseil a voté la résolution que voici:

« Le Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux,

Vu le rapport de la Direction générale des 28 septembre/15 octobre 1907;

Vu la proposition de la Commission permanente du 31 octobre 1907;

Considérant:

1<sup>o</sup> en ce qui concerne la *pénurie du personnel*, qu'il ressort des enquêtes faites sur place par la Direction du II<sup>e</sup> arrondissement, ainsi que par la Direction générale, qu'aucune pénurie semblable n'a été constatée à la gare de Bâle, mais qu'il a été établi, au contraire, que l'effectif du personnel est pleinement suffisant, dans tous les services, pour faire face sans aucun surmenage au trafic actuel;

2<sup>o</sup> en ce qui concerne la *durée du travail* et les *heures de présence*, que la Direction générale a déjà réduit à 10 heures la durée de travail des ouvriers du service de station et du service de la traction dans les gares où le personnel est astreint à un travail constant et intense;

3<sup>o</sup> que la question des *heures supplémentaires de travail* et de la rémunération de ce travail a été réglée par des prescriptions du 1<sup>er</sup> janvier 1907, complétées par des instructions du 20 septembre suivant;

4<sup>o</sup> en ce qui concerne le *salaire minimum*, que le salaire initial a été fixé à fr. 4 par jour (y compris les jours de repos) pour tous les ouvriers des gares principales;

5<sup>o</sup> en ce qui concerne le *manque de place*, c'est-à-dire l'insuffisance des voies affectées au service des marchandises,

que les transformations et agrandissements qui restent à exécuter se feront successivement et le plus tôt possible,

*décide:*

La requête de la Fédération du personnel des entreprises suisses de transport du 9 septembre 1907 est considérée comme liquidée par suite des mesures prises par la Direction générale et la Direction du II<sup>e</sup> arrondissement, avec lesquelles le Conseil d'administration se déclare d'accord. »

A cette occasion, le Conseil d'administration a approuvé la réponse négative faite par la Direction générale à une requête de l'Union ouvrière des entreprises suisses de transport, du 27 septembre 1907, demandant l'*allocation d'une indemnité de résidence aux ouvriers et employés déjà en service dans les grandes gares* (Bâle, Berne, Bienne, Lucerne, St. Gall et Zurich), dans le but de mettre leurs salaires et traitements en harmonie avec l'augmentation du salaire initial à fr. 4.

13. La Société des employés pensionnés de chemin de fer de Winterthur et des environs a demandé, par pétition du 7 novembre 1906, que les *statuts de la caisse de pensions et de secours du 19 octobre 1906 soient appliqués rétroactivement à certains agents mis à la retraite avant le 1<sup>er</sup> janvier 1907*. Le Conseil d'administration a discuté cette question à ses séances des 26 mars et 27 décembre 1907 et l'a renvoyée à la Direction générale, en chargeant cette dernière d'examiner s'il ne serait pas possible de faire droit, du moins en partie, aux vœux des pétitionnaires.

14. Il a aussi renvoyé à la Direction générale, pour rapport, les *pétitions ci-après présentées par le personnel*, sur lesquelles il n'a pas encore statué:

a. le 29 novembre 1907, pétition de la section d'Olten de la Société suisse des mécaniciens, du 8 novembre 1907, concernant cinq mécaniciens du dépôt d'Olten relégués dans la II<sup>e</sup> classe des *allocations supplémentaires* comprises dans le  *salaire de base servant au calcul de la pension*, suivant l'article 9, lettre *b*, des statuts de la caisse de pensions et de secours.

b. le 29 avril 1907, requête du 3 mars précédent, par laquelle les *ingénieurs de la voie* demandaient leur classement dans la 1<sup>re</sup> catégorie de la IV<sup>e</sup> classe de traitements, l'abrogation de la disposition exceptionnelle contenue au n<sup>o</sup> 1 de

l'article 1<sup>er</sup> du règlement n° 21 et l'extension de la validité de leur carte de libre parcours à tout le réseau des chemins de fer fédéraux.

Nous rapporterons sur la premières de ces demandes lorsque nous présenterons notre projet de revision de la loi sur les traitements.

c. le 29 novembre 1907, requête du comité central de la Fédération du personnel des entreprises suisses de transport, du 26 novembre 1907, demandant au Conseil de *fixer à fr. 1500 le traitement initial des fonctionnaires, employés et ouvriers des chemins de fer fédéraux énumérés dans la IX<sup>e</sup> classe de traitements.*

d. le 25 mars 1907, pétition de 26 aides techniques de I<sup>re</sup> classe de la Direction générale et des Directions des II<sup>e</sup>, III<sup>e</sup> et IV<sup>e</sup> arrondissements, qui sollicitaient une *amélioration* de leur *situation financière* dans le sens de la pétition des sociétés du personnel (assimilation, quant au rang, aux fonctionnaires des tarifs); ils demandaient en outre que leur titre « d'aides techniques » fût remplacé par celui de « techniciens » et qu'il leur fût accordé des cartes de libre parcours pour tout le réseau des chemins de fer fédéraux.

e. le 19 juillet 1907, pétition des *aides techniques* de II<sup>e</sup> et de III<sup>e</sup> classes de la Direction générale et des arrondissements, des 10 avril/10 mai 1907, adressée à la Direction générale et au Conseil d'administration, demandant: 1° la suppression de la catégorie des « aides techniques de III<sup>e</sup> classe » et l'élévation du maximum de traitement de ceux de I<sup>re</sup> et de II<sup>e</sup> classes dans le sens de la pétition de la commission des salaires des sociétés réunies du personnel; 2° la suppression de la différence faite entre les aides techniques des ingénieurs en chef et ceux des ingénieurs de la voie sous le rapport de leur promotion en I<sup>re</sup> classe; 3° la substitution de la dénomination de « techniciens de I<sup>re</sup> ou de II<sup>e</sup> classe » à celle « d'aides techniques de I<sup>re</sup> ou de II<sup>e</sup> classe »; 4° l'octroi aux techniciens de II<sup>e</sup> classe d'une carte permanente de libre parcours sur l'arrondissement auquel ils sont attachés ou, provisoirement, de cartes semestrielles, jusqu'au moment où le règlement n° 27 sera révisé.

15. Le 25 mars 1907, le Conseil d'administration a en outre renvoyé à la Direction générale, en la chargeant d'y répondre directement, une pétition du comité central de la Société suisse des employés de chemins de fer et de bateaux

à vapeur, du 27 février 1907, relative à la décision prise le 23 octobre 1906 par la Direction générale au sujet des heures de service du personnel des *bureaux d'expédition des marchandises*.

16. Il a enfin pris acte, le 29 novembre 1907, d'une pétition adressée le 1<sup>er</sup> dudit mois au Conseil fédéral, pour lui-même et pour l'Assemblée fédérale, par la Fédération du personnel, la Société suisse du personnel des trains et l'Union ouvrière des entreprises suisses de transport au sujet de la *revision de la loi sur les traitements*.

## B. Conseils d'arrondissement.

Les Conseil d'arrondissement se sont livrés à des discussions approfondies sur les diverses questions qui rentrent dans leurs attributions et ont présenté plusieurs propositions ayant trait à la construction et à l'exploitation des chemins de fer fédéraux.

Le Conseil du I<sup>er</sup> arrondissement a eu 4 séances, celui du II<sup>e</sup> 3, celui du III<sup>e</sup> 5 et celui du IV<sup>e</sup> 5.

## C. Direction générale.

La Direction générale a, en première ligne, préparé tous les projets destinés à être soumis au Conseil d'administration. Elle a traité 3565 affaires en 114 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. Session d'avril:

1. Arrêté fédéral *ouvrant aux chemins de fer fédéraux un crédit spécial de 2,500,000 francs pour être distribué, à titre d'allocations pour cause de renchérissement de la vie pour l'année 1906, aux fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux ayant un traitement ne dépassant pas 4000 francs*, du 12 avril 1907, en ces termes:

« Article premier. Il est accordé pour l'année 1906 aux fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux, ainsi qu'aux ouvriers qui sont occupés en permanence dans les

ateliers et l'exploitation, une allocation pour cause de renchérissement de la vie, fixée à 100 francs pour chaque fonctionnaire, employé ou ouvrier marié et à 50 francs pour chaque fonctionnaire, employé ou ouvrier célibataire.

Est assimilé au fonctionnaire, à l'employé ou à l'ouvrier marié le célibataire qui est soutien de famille.

Art. 2. Le bénéfice de cette allocation est toutefois limité à ceux des fonctionnaires et employés qui ont des traitements ne dépassant pas 4000 francs, y compris la fraction fixe des allocations supplémentaires.

Art. 3. La distribution de cette bonification sera faite, pour les fonctionnaires, employés et ouvriers qui sont entrés au service des chemins de fer fédéraux pendant l'année 1906, au prorata de la durée de service, moyennant toutefois que cette durée n'ait pas été inférieure en 1906 à trois mois.

Art. 4. Il est ouvert à la Direction générale des chemins de fer fédéraux un crédit supplémentaire de 2,500,000 francs au budget des chemins de fer fédéraux pour 1906, aux fins de subvenir au paiement de ces allocations.

Art. 5. Le présent arrêté, qui n'est pas d'une portée générale, entre immédiatement en vigueur. Le Conseil fédéral est chargé de pourvoir à son exécution.»

2. Arrêté fédéral portant *ratification de la convention additionnelle, du 19 septembre 1906, à la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer du 14 octobre 1890*, daté du 12 avril 1907, en ces termes:

«1. Est ratifiée la deuxième convention additionnelle à la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer, qui a été signée à Berne le 19 septembre 1906 par le plénipotentiaire du Conseil fédéral suisse et les plénipotentiaires des Etats ayant adhéré à la convention internationale précitée, savoir: l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, le Danemark, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Roumanie et la Russie.

«2. Le Conseil fédéral est chargé de l'échange des ratifications et de l'exécution du présent arrêté.»

#### *b. Session de juin:*

1. Arrêté fédéral *approuvant le rapport de gestion et les comptes des chemins de fer fédéraux pour l'année 1906*, du 18 juin 1907, en ces termes:

« 1. Les comptes de l'année 1906 et le bilan, au 31 décembre 1906, 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. 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. 2,500,000 francs pour couvrir les suppléments de traitements 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. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux pour l'exercice de 1906 est approuvée. »

### *c. Session de septembre.*

1. Arrêté fédéral concernant l'octroi de concessions de chemins de fer, du 26 septembre 1907, en ces termes:

« L'Assemblée fédérale, vu le rapport du Conseil fédéral du 10 décembre 1904,

#### *arrête:*

« Il est pris acte du rapport susvisé du Conseil fédéral dans le sens suivant:

« L'Assemblée fédérale estime qu'il n'y a pas lieu de réviser la loi et considère cette affaire comme terminée, en partant des considérations suivantes, fondées sur la législation actuelle:

« 1<sup>o</sup> La loi fédérale du 23 décembre 1872 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer, à son article 3, favorise l'octroi des concessions de chemins de fer. L'Assemblée fédérale n'en a pas moins le droit de refuser aussi une concession quand des motifs autres que la sauvegarde de nos intérêts militaires justifient ce refus.

« 2<sup>o</sup> L'article 3 de la loi du 23 décembre 1872 ne s'oppose pas à ce que la construction et l'exploitation de chemins de fer qui sont classés comme chemins de fer principaux ne

soient plus concessionnées, mais remises aux chemins de fer fédéraux, dans le sens de l'article 4 de la loi sur le rachat, du 15 octobre 1897.

« Lorsque la Confédération refuse de construire elle-même un chemin de fer principal qui répond à des intérêts économiques importants, l'Assemblée fédérale peut accorder la concession à un tiers requérant; en pareille circonstance, l'Assemblée fédérale détermine à son gré la durée de la concession, ainsi que les délais et les conditions du rachat au profit des chemins de fer fédéraux.

« 3<sup>o</sup> Les principes de la loi fédérale du 23 décembre 1872, tels qui sont déterminés au n<sup>o</sup> 1 ci-dessus, feront également seuls règle à l'avenir pour l'octroi de concessions relatives à l'établissement et à l'exploitation de chemins de fer secondaires.

« 4<sup>o</sup> Les principes posés au n<sup>o</sup> 2 en ce qui concerne le refus de concession ne sont pas applicables, à teneur de la législation fédérale (art. 3 de la loi fédérale du 23 décembre 1872, art. 5 de la loi fédérale du 22 août 1878 et art. 49 de la loi fédérale du 15 octobre 1897), à la construction et à l'exploitation d'un chemin de fer des Alpes orientales. »

2. Pour raison d'incompétence, le Conseil des Etats, adhérant à la décision prise le 18 juin 1907 par le Conseil national, a décidé le 24 septembre de ne pas entrer en matière sur la *pétition* de la Fédération du personnel et de l'Union ouvrière des entreprises suisses de transport, *relative au salaire des gardes dans les grandes gares*.

3. Le Conseil national a discuté, le 18 septembre 1907, l'*interpellation Rossel et consorts*, du 19 décembre 1906, conçue en ces termes:

« Les soussignés désirent interpellier le Conseil fédéral sur les mesures qu'il compte prendre pour empêcher que l'une de nos langues nationales ne soit sacrifiée dans le recrutement des fonctionnaires et employés du II<sup>e</sup> arrondissement des chemins de fer fédéraux. »

L'interpellateur a déclaré n'être pas entièrement satisfait de la réponse donnée par le chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer sur la base d'un rapport de la Direction du II<sup>e</sup> arrondissement des chemins de fer fédéraux.

#### *d. Session de décembre.*

1. Loi fédérale concernant la *construction d'un chemin de fer à voie étroite de Brienz à Interlaken en prolonge-*

*ment du chemin de fer du Brünig*, du 17 décembre 1907, en ces termes:

« Article premier. L'administration des chemins de fer fédéraux est autorisée à construire, en prolongement de la ligne du Brünig, un chemin de fer de Brienz à Interlaken (chemin de fer du lac de Brienz), à voie de 1 mètre d'écartement, d'une déclivité maximum de 12‰ et d'un rayon minimum de 250 mètres, les travaux étant devisés à 5,500,000 francs.

« Art. 2. Cette autorisation est subordonnée à la condition que le canton de Berne, conformément à la décision du Grand Conseil du 6 octobre 1904, contribue aux dépenses de l'exploitation par une subvention annuelle de 40,000 francs pendant dix ans à compter du jour de l'ouverture de la ligne à l'exploitation.

« Art. 3. Il est loisible au canton de Berne de remplacer les dix subventions annuelles de 40,000 francs chacune par une subvention unique de valeur correspondante et payable à l'époque de l'ouverture de la ligne à l'exploitation.

« Art. 4. Dans la construction de la ligne, il sera tenu compte autant que possible de l'éventualité d'une transformation future de la voie étroite en voie normale.

« Art. 5. Le Conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi fédérale du 17 juin 1874 concernant les votations populaires sur les lois et les arrêtés fédéraux, de publier la présente loi et de fixer la date de son entrée en vigueur. »

Le délai de referendum est expiré le 31 mars 1908 sans avoir été utilisé.

2. Arrêté fédéral concernant le *budget des chemins de fer fédéraux* pour l'année 1908, du 18 décembre 1907, en ces termes:

« Les budgets ci-après des chemins de fer fédéraux pour l'année 1908 sont approuvés, savoir:

- 1<sup>o</sup> le budget d'exploitation des chemins de fer fédéraux pour l'année 1908, se montant en recettes à 143,743,015 francs et en dépenses à 98,050,705 francs;
- 2<sup>o</sup> le budget du compte de profits et pertes des chemins de fer fédéraux pour l'année 1908, qui prévoit 56,362,710 francs aux recettes et 56,436,500 francs aux dépenses;

- 3<sup>o</sup> le budget des dépenses de construction des chemins de fer fédéraux pour l'année 1908, au montant de 49,536,470 francs;
- 4<sup>o</sup> le budget du compte de capital des chemins de fer fédéraux pour l'année 1908, se montant à 52,448,070 francs.»

*Postulat du Conseil des Etats:*

« Au vu de l'article 3 du budget de construction, le Conseil fédéral est invité à étudier la question de savoir s'il ne conviendrait pas, lors du transfert du chemin de fer du Gothard à la Confédération et pour tenir compte des circonstances particulières, d'annexer à la direction d'arrondissement à créer à Lucerne certains services qui, d'après le règlement d'exécution du 7 novembre 1899 relatif à la loi de rachat des chemins de fer, devraient être rattachés à l'administration centrale à Berne. »

3. Arrêté fédéral ouvrant aux chemins de fer fédéraux un crédit spécial de 2,500,000 francs pour être distribué, à titre de *bonification pour l'année 1907, aux fonctionnaires, employés et ouvriers des chemins de fer fédéraux dont le traitement ne dépasse pas 4000 francs*, du 20 décembre 1907, en ces termes:

« Article premier. Il est accordé pour l'année 1907 aux fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux, ainsi qu'aux ouvriers qui sont employés en permanence dans les ateliers et l'exploitation, une bonification fixée à 100 francs pour chaque fonctionnaire, employé ou ouvrier marié et à 50 francs pour chaque fonctionnaire, employé ou ouvrier célibataire.

« Est assimilé au fonctionnaire, à l'employé ou à l'ouvrier marié le célibataire qui est soutien de famille.

« Art. 2. Le bénéfice de cette bonification est toutefois limité à ceux des fonctionnaires et employés dont les traitements ne dépassent pas 4000 francs, y compris la fraction fixe des allocations supplémentaires.

« Art. 3. La distribution de cette bonification sera faite, pour les fonctionnaires, employés et ouvriers qui sont entrés au service des chemins de fer fédéraux pendant l'année 1907, au prorata de la durée de service, moyennant toutefois que cette durée n'ait pas été inférieure en 1907 à trois mois.

« Art. 4. Il est ouvert à la Direction générale des chemins de fer fédéraux un crédit de 2,500,000 francs pour sub-

venir au paiement de cette bonification. Ce crédit sera imputé sur le boni d'exercice de 1907.

« Art. 5. Le présent arrêté, qui n'est pas d'une portée générale, entre immédiatement en vigueur. Le Conseil fédéral est chargé de pourvoir à son exécution. »

4. Le 11 décembre 1907, le Conseil national a adopté le *postulat* suivant:

« Le Conseil fédéral est invité à faire rapport sur la question de savoir s'il n'y a pas lieu de restreindre la remise des cartes de libre circulation sur toutes les entreprises fédérales de transport aux seules personnes qui sont au service permanent de ces entreprises. »

2. La *Délégation internationale pour les affaires du Simplon* s'est réunie les 19 et 20 mars et les 8 et 9 octobre. Elle a discuté les horaires, l'établissement de tarifs pour le service des voyageurs et celui des marchandises, ainsi que les comptes spéciaux de construction et d'exploitation du tunnel du Simplon.

3. Le *Département fédéral des chemins de fer* nous a informés le 14 février qu'aux termes d'une entente passée avec l'Italie par le *Département fédéral de justice et police*, les *agents de police suisse* stationnés à *Domodossola* en vertu des conventions des 2 décembre 1899 et 18 janvier 1906 seraient retirés à Brigue. Nous avons été invités à mettre à leur disposition à la gare de Brigue les locaux nécessaires à leur service.

4. Le 26 avril nous avons déclaré au Département fédéral des chemins de fer que nous n'avions aucune objection à faire à la convention conclue, le 15 juin 1906, entre la compagnie du chemin de fer *Martigny-Châtelard* et la compagnie des *chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée* aux fins de régler l'exploitation de la section de ligne de Châtelard-frontière à Vallorcine et l'usage commun de cette dernière station. Une conférence préparatoire, convoquée par le Département, a eu lieu le 12 août pour l'élaboration des instructions à donner à la délégation suisse chargée de s'entendre avec des délégués du gouvernement français en vue de l'établissement d'un *traité entre la Suisse et la France* pour la jonction de ladite ligne au chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée. Le Conseil fédéral a arrêté cette ins-

truction le 19 août. Nous avons chargé la Direction du I<sup>er</sup> arrondissement de nous représenter à la conférence, qui a eu lieu le 15 octobre.

5. Le 2 novembre, nous avons adressé au Département fédéral des chemins de fer notre rapport sur l'importance économique d'un chemin de fer des Alpes orientales; le rapport technique suivra. Dans ce premier rapport, nous concluons à ce qu'il plaise au Conseil fédéral proposer à l'Assemblée fédérale de ne pas entrer en matière sur les demandes de concession d'un chemin de fer des Alpes orientales (Splügen ou Greina), étant entendu que le Conseil fédéral soumettra à l'Assemblée fédérale, dans le délai de huit ans, un projet de loi chargeant les chemins de fer fédéraux de la construction d'un chemin de fer à travers les Alpes orientales.

6. Par office du 13 avril, le Département fédéral des chemins de fer nous a invités à lui donner notre préavis sur le projet d'un message à l'Assemblée fédérale au sujet de l'allocation d'une *subvention fédérale de cinq millions* de francs au canton de Berne *pour la construction en double voie du tunnel du Lötschberg*. Nous avons fait observer qu'il ne pouvait s'agir que d'une subvention allouée en vertu de l'article 23 de la constitution fédérale, la législation fédérale n'ayant prévu que la construction de chemins de fer par la Confédération (chemins de fer d'Etat) et non la coopération de la Confédération à des entreprises privées; il y aurait donc lieu d'examiner si le chemin de fer du Lötschberg constitue une entreprise nationale suffisamment importante pour justifier une subvention fédérale. L'octroi d'une telle subvention ne dépendant toutefois pas de considérations de politique ferroviaire, mais bien de circonstances politiques et économiques d'une portée générale, nous avons ajouté que nous estimions ne pas avoir à prendre directement attitude vis-à-vis de cette question. Nous avons reconnu que le chemin de fer du Lötschberg, construit d'une manière rationnelle, intéressait une grande partie de la Suisse et qu'ainsi l'allocation d'une subvention était en principe justifiée. Toutefois nous avons fait observer que cette participation ne pourrait revêtir que la forme d'une subvention à fonds perdu et non d'une prise d'actions de subvention. Cette dernière forme de subvention (actions de 2<sup>e</sup> rang) semblerait, à vrai dire, plus avantageuse par la faculté qu'elle donnerait

à la Confédération de toucher dans la suite sa part de dividendes. Cependant cet avantage ne serait qu'apparent, selon nous, attendu que les actions de 2<sup>e</sup> rang ne produiraient, vraisemblablement, jamais aucune dividende. D'autre part, une subvention de ce genre présenterait, à notre avis, deux inconvénients indéniables. Premièrement, si la Confédération venait à racheter le chemin de fer du Löetschberg, elle devrait payer encore une fois la somme de 5 millions comme prix de rachat. Deuxièmement, en prenant des actions de subvention, la Confédération se trouverait directement intéressée à l'entreprise du Löetschberg; or, on pourrait invoquer plus tard cette participation pour mettre les finances de la Confédération encore plus lourdement à contribution, si des difficultés d'ordre financier venaient à se produire au cours de la période de construction ou, par la suite, en cours d'exploitation. Il serait donc bien préférable, en définitive, d'allouer une fois pour toutes une subvention à fonds perdu, ce qui, au surplus, excluerait d'emblée toute possibilité de grever le compte de construction en cas de rachat.

La Commission du Conseil des Etats nous a ensuite invités à prendre part à ses délibérations des 22/24 juillet sur la subvention à accorder au chemin de fer du Löetschberg. Dès lors, l'Assemblée fédérale a pris l'arrêté ci-après, du 24 septembre 1907, accordant une subvention de six millions de francs au canton de Berne pour l'établissement, à double voie, du tunnel du Löetschberg et pour la préparation de la pose ultérieure de la seconde voie sur les rampes d'accès:

« Article premier. La Confédération accorde au canton de Berne, pour le compte de la compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Löetschberg-Simplon, une subvention unique et à fonds perdu de six millions de francs pour l'établissement, à double voie, du tunnel du Löetschberg et pour la préparation de la pose ultérieure de la seconde voie sur les rampes d'accès.

« Art. 2. L'octroi de cette subvention est lié aux conditions suivantes:

- 1<sup>o</sup> Au moment de l'achèvement de la ligne entière, la double voie devra être établie non seulement dans le grand tunnel, mais aussi sur les tronçons, à ciel ouvert, de la section comprise entre les stations de Kandersteg et de Goppenstein.
- 2<sup>o</sup> Les acquisitions de terrain nécessaires pour l'établisse-

ment de la seconde voie sur les sections, à ciel ouvert, de la ligne entière, de Frutigen à Brigue, devront être effectuées déjà lors de la construction de la première voie; les murs de soutènement, les perrés et les remblais devront être établis dès l'abord, de façon que le parachèvement ultérieur de la seconde voie puisse être opéré immédiatement sans difficulté; les fondations des travaux d'art d'une certaine importance qui ne reposeront pas sur le roc devront être établies dès maintenant pour la double voie; les tunnels des rampes d'accès seront dès l'abord construits d'après les profils normaux élargissables, c'est-à-dire dans la roche dure et compacte sans revêtement en maçonnerie, dans les roches moins résistantes avec calotte revêtue à double voie et, s'il est nécessaire, avec un piédroit revêtu, et dans la mauvaise roche avec profil complet à double voie et revêtement en maçonnerie.

« Art. 3. Le paiement de la subvention s'effectuera, jusqu'à concurrence de cinq millions, au fur et à mesure de l'avancement des travaux du grand tunnel et des rampes d'accès. Le solde ne sera versé que quand le Conseil fédéral aura approuvé le rapport justificatif qui devra lui être présenté relativement à l'observation des conditions formulées à l'article 2.

« Art. 4. Les fonds nécessaires seront fournis soit par un emprunt, soit par des annuités mises à la charge du budget de la Confédération, suivant les propositions que le Conseil fédéral soumettra à l'Assemblée fédérale.

« Art. 5. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

« Art. 6. Le présent arrêté est déclaré d'urgence et entre immédiatement en vigueur. »

7. Sur l'invitation de la Commission des chemins de fer du Conseil des Etats, nous nous sommes fait représenter:

a. à ses délibérations sur la demande de concession pour la construction d'un *chemin de fer du Randen*, ainsi qu'à l'inspection locale à laquelle elle a procédé les 24, 25 et 26 mai;

b. à l'inspection locale qui a eu lieu les 28 et 29 août à propos de la demande de concession d'un *chemin de fer de Landquart à la frontière de la principauté de Lichtenstein par Ragaz*.

A la demande du Département fédéral des chemins de fer, nous lui avons présenté, le 17 septembre, un nouveau rapport détaillé sur la question, insistant sur le grand préjudice que causerait aux chemins de fer fédéraux, au point de vue commercial, l'établissement d'une ligne semblable, par suite du détournement du trafic qui en résulterait.

8. Nous avons donné connaissance au Département fédéral des chemins de fer d'un vœu exprimé au sein du Conseil d'administration, tendant à ce que tous nos *préavis* au Conseil fédéral *sur des questions de politique ferroviaire* relatives à des demandes de concession, etc. soient portées immédiatement à la connaissance du Conseil d'administration, auquel il importe d'être renseigné aussi vite que possible sur les questions de ce genre. Par lettre du 27 septembre, le Département nous a répondu qu'à son avis — partagé d'ailleurs par le Conseil fédéral — les rapports sur des questions de politique ferroviaire, surtout lorsqu'il s'agit d'affaires internationales, ne devaient être communiqués au Conseil d'administration qu'une fois que le Département aurait présenté son rapport au Conseil fédéral et que ce dernier aurait pris une décision sur la question.

9. Par office du 16 février, le Département fédéral des chemins de fer nous a communiqué, pour préavis, une lettre que le gouvernement du canton de Berne avait adressée le 9 février au Conseil fédéral pour lui transmettre et lui recommander une requête de la Direction de la compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises, Berne-Lötschberg-Simplon, et des concessionnaires du chemin de fer Moutier-Granges. Les requérants priaient le Conseil fédéral d'engager l'administration des chemins de fer fédéraux à se prêter à la conclusion d'un *traité pour l'exploitation* du chemin de fer projeté *Moutier-Granges*. Nous avons répondu le 20 mars qu'après avoir minutieusement étudié la question nous étions arrivés à la conclusion qu'on ne saurait exiger des chemins de fer fédéraux qu'ils favorisassent, par la conclusion d'un traité d'exploitation, les efforts pour faire construire par des tiers une ligne de Granges à Moutier, et qu'ils se voyaient obligés de s'y refuser.

Dans les motifs que nous alléguions, nous avons tout d'abord rappelé le préavis très détaillé que nous avons adressé le 27 mai 1902 au Département fédéral des chemins de fer sur la question de la construction d'une ligne à voie

normale de Moutier à Granges, en relevant l'attitude différente que le canton de Berne avait adoptée à cette époque et en reproduisant les conclusions de notre précédent rapport. Nous avons ensuite attiré l'attention sur les modifications survenues dès lors, à un triple point de vue, dans la situation (octroi de la concession Moutier-Granges par l'Assemblée fédérale, nonobstant l'avis contraire de la Direction générale; mise en chantier de la ligne du Weissenstein, avec une forte subvention du canton de Berne, et ouverture probable de cette ligne à l'exploitation en automne 1907; arrêté du Grand Conseil du canton de Berne, du 27 juin 1906, assurant la construction immédiate du chemin de fer du Lœtschberg, et exécution des travaux par la compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises, Berne-Lœtschberg-Simplon). Nous ajoutons en outre les considérations suivantes. Malgré les événements survenus, nous maintenons le principe que nous avons soutenu autrefois; nous estimons toujours que la construction de nouvelles lignes principales devrait être réservée aux chemins de fer fédéraux, et que les dérogations à ce principe nuiront fortement aux intérêts économiques du pays. Nous en voyons déjà la preuve dans le fait suivant: la ligne du Weissenstein, aux frais de laquelle des cantons et des communes participent pour 7<sup>1</sup>/<sub>4</sub> millions, n'est pas encore ouverte à l'exploitation que le gouvernement du canton de Berne, se mettant en contradiction avec ses déclarations antérieures, appuie la construction d'une ligne de Moutier à Granges, qui ne peut que causer la ruine du chemin de fer du Weissenstein.

Nous avons déjà démontré, dans notre rapport du 27 mai 1902, qu'actuellement le besoin d'un nouveau percement du Jura ne se fait nullement sentir, et les arguments que nous invoquions à cette époque subsistent pleinement malgré l'accroissement du trafic de ces dernières années; il est en tout cas bien certain qu'en construisant à proximité du chemin de fer du Weissenstein une nouvelle ligne à travers le Jura on commettrait une lourde faute et qu'on ne réussirait qu'à gaspiller des capitaux considérables d'une manière tout à fait injustifiée. On motive cette entreprise en prétendant que le chemin de fer Moutier-Granges aura pour effet, comme ligne d'accès au Lœtschberg, d'accroître le trafic international passant par la Suisse et d'alimenter aussi, par conséquent, la ligne du Simplon; cet argument n'est toutefois pas d'une exactitude absolue, car il ne s'agira pas toujours d'un nouveau trafic acquis à la Suisse, mais seulement du détourne-

ment par la nouvelle ligne d'un trafic qui, quoi qu'il en soit, aurait quand même transité par la Suisse; ce trafic, qui utilise actuellement la route suisse la plus longue, c'est-à-dire les lignes des chemins de fer fédéraux (et du Gothard), sera enlevé à ces dernières pour être acheminé par le Moutier-Granges et le Lötschberg et n'alimenter en fin de compte que les 22 kilomètres du tunnel du Simplon. C'est beaucoup exiger des chemins de fer fédéraux que de demander leur concours pour atteindre ce but. Pendant de nombreuses années, les chemins de fer fédéraux n'auront non plus aucun intérêt à construire eux-mêmes le chemin de fer Granges-Moutier, car le trafic actuel ou l'accroissement auquel cette ligne donnera naissance ne serait pas une raison suffisante; ils se feraient concurrence à eux-mêmes sans aucun motif.

Abstraction faite de ces considérations de principe, les autres arguments avancés par la compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises ne sont pas convaincants. En regard des frais énormes de construction de la ligne Moutier-Granges, qui s'élèveront à 20 millions au moins pour douze kilomètres, le coût du matériel roulant ne joue qu'un rôle secondaire, et c'est à tort que l'on prétend que la ligne Delémont-Sonceboz et la ligne à double voie Bâle-Olten-Berne sont surchargées. Du reste, s'il devient nécessaire un jour d'améliorer la situation, il y aura lieu d'examiner si l'abaissement du niveau de la ligne du Hauenstein ne constituerait pas la meilleure solution, propre à favoriser simultanément le trafic à destination de la Suisse centrale et de la Suisse occidentale. En outre, la création d'une nouvelle bifurcation à Granges présenterait des inconvénients, car elle entraverait le service, en particulier la marche des trains directs de l'ouest à l'est et vice versa.

Dans ces circonstances, la Direction générale estime qu'il ne peut pas être question pour les chemins de fer fédéraux de se charger de l'exploitation du chemin de fer Moutier-Granges. Elle ne peut pas le recommander au Conseil d'administration, qui est compétent pour conclure des contrats d'exploitation sous réserve des décisions du Conseil fédéral et de l'Assemblée fédérale, aussi considère-t-elle toutes négociations à ce sujet comme superflues.

Au surplus, il ne serait pas possible de discuter maintenant les conditions d'un contrat d'exploitation, attendu que la question du prolongement de la nouvelle ligne de Granges au Lötschberg, prolongement qui peut s'effectuer soit par

Bienne soit directement par Büren-Lyss, n'est pas encore élucidée, et qu'il n'existe même pas de compagnie qui ait l'intention d'exécuter la concession du Moutier-Granges et qui dispose des moyens nécessaires. On fait bien entrevoir la coopération de la compagnie française des chemins de fer de l'Est et d'une entreprise de construction française, mais cette perspective ne suffit pas à combler la lacune signalée; elle est plutôt de nature à recommander la prudence.

10. Le *Conseil-exécutif du canton de Berne* nous a informés, par office du 19 février, que le Conseil d'administration du *chemin de fer régional Porrentruy-Bonfol* avait prié la Direction cantonale des chemins de fer de lui donner son avis sur une question soulevée par la Direction générale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine, qui lui a demandé, en date du 18 octobre 1906, si le R. P. B. fera exécuter à la station de Bonfol les installations nécessitées par la jonction de la *ligne de raccordement entre Pfetterhausen et Bonfol* à celle du R. P. B.; le Conseil d'administration de cette dernière compagnie demandait en outre s'il ne serait pas opportun de soulever à cette occasion auprès de l'autorité compétente la question de la nationalisation de sa ligne. Le gouvernement bernois ajoutait qu'à son avis le rachat à l'amiable du R. P. B. par la Confédération se justifierait au moment où cette compagnie serait requise d'agrandir ses installations.

Nous avons répondu le 19 mars que nous ne pouvions pas partager cette manière de voir, attendu qu'une semblable acquisition amiable d'un chemin de fer secondaire par la Confédération se heurte à l'esprit des dispositions de la loi sur le rachat (art. 3 et 4). A notre avis, il ne peut pas être question de racheter un chemin de fer secondaire isolé, mais il ne peut s'agir que d'étendre les opérations de rachat en bloc à une série de lignes d'une même catégorie, et encore cela ne peut-il se faire qu'une fois tous les chemins de fer principaux nationalisés.

Il ne peut pas davantage être question de reporter de Bonfol à *Porrentruy* la *jonction* de la nouvelle ligne Bonfol-Pfetterhausen afin d'imposer les frais de jonction aux chemins de fer fédéraux. Aux termes de la convention des 14/21 juin 1906 avec l'Allemagne, Bonfol est et demeure point de jonction sur territoire suisse; nous devons donc nous refuser à faire à nos frais aucune installation quelconque à la gare

de Porrentruy pour l'exploitation de la ligne Bonfol-Pfetterhausen.

11. Le *Tribunal fédéral* a approuvé, par décision du 16 janvier, le contrat de cojouissance de la station de *Glovelier* conclu le 13 mars 1906 avec la compagnie du chemin de fer *Saignelégier-Glovelier* en liquidation et ratifié par notre Conseil d'administration.

12. *Chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg.*

a. Par lettre du 6 avril 1907, la Commission de direction du *chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg* nous a demandé s'il nous conviendrait de passer avec cette compagnie, après conclusion préalable d'un *traité de concurrence*, un contrat pour l'*exploitation* de sa ligne, à la condition que ce contrat prévoie et garantisse un service direct et ininterrompu d'exploitation de la ligne St. Gall-Wattwil-Uznach-Rapperswil.

Après avoir minutieusement étudié cette question nous avons répondu le 15 janvier, en confirmant une précédente lettre du 27 février 1906, que nous étions disposés à nous charger de l'exploitation de la ligne à des conditions à convenir, sur la base du remboursement des frais effectifs, en nous engageant à organiser un service convenablement approprié aux circonstances et aux besoins, aussi bien sous le rapport de l'horaire que de la circulation des voitures. Nous ajoutons qu'en revanche il ne nous était pas possible d'accepter la condition posée. La situation de fait ne nous permettrait pas de donner la déclaration désirée ni en ce qui concerne l'horaire ni quant à la circulation directe des voitures. Pour l'établissement de l'horaire du chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg on est lié, à St. Gall, par les correspondances à relever, notamment d'Arbon et de la ligne du Rhin par Rorschach, à Wattwil par celles de Wil et au delà et du Haut-Toggenbourg, et plus loin, sur la ligne du Ricken, par les correspondances à assurer à Uznach, en particulier par celles de et pour Weesen et au delà. La circulation directe des voitures doit se régler suivant les besoins du service, et nous ne pouvons pas ne tenir compte que des services directs de St. Gall à Uznach et Rapperswil, mais nous devons aussi assurer ces services de Wil à ces deux stations par notre propre ligne. Il est du reste des plus probables que la ligne Wil-Wattwil-Uznach pourra être mise en exploi-

tation comme ligne continue avant celle du chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg, de sorte que le raccordement de cette dernière devra s'effectuer suivant le développement qu'aura pris le trafic. Ces principes devront aussi bien être observés si la compagnie en question exploite sa ligne elle-même que si nous nous en chargeons.

L'administration du chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg nous ayant demandé de revenir sur notre décision, une conférence a eu lieu le 2 mars, à laquelle nous avons maintenu notre manière de voir tout en déclarant que nous étions disposés à vouer au service de la ligne en question, dans l'intérêt général du trafic, la même sollicitude que si elle nous appartenait en propre. Ladite administration s'est déclarée satisfaite de cette garantie de principe et prête à entrer en négociations pour la conclusion d'un traité de concurrence, puis du contrat d'exploitation proprement dit.

b. L'administration du chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg nous avait en outre demandé le 5 octobre 1906 d'entreprendre l'exploitation du tronçon *Ebnat-Nesslau*. Nous lui avons répondu le 15 janvier que nous pourrions plus tard exploiter ce tronçon, avec notre propre matériel roulant et à des conditions à convenir, conjointement avec notre ligne Wattwil-Ebnat. Nous ajoutons que nous étions prêts à conclure une convention à ce sujet.

c. Le 20 décembre nous avons adressé au chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg un projet de contrat pour la cojouissance des stations de *Lichtensteig* et *Wattwil*.

13. Par lettre du 24 janvier, l'administration du *chemin de fer Langenthal-Jura* nous a priés de lui faire connaître les conditions auxquelles nous consentirions à la cojouissance des stations de *Langenthal*, *Niederbipp* et *Oensingen*. Ensuite des négociations que nous avons chargé la Direction du II<sup>e</sup> arrondissement d'entreprendre à ce sujet, nous avons répondu le 22 novembre que nous étions d'accord de surseoir aux pourparlers jusqu'à ce qu'on ait fait quelques expériences touchant l'exploitation de la nouvelle ligne.

14. Après avoir demandé la revision du contrat concernant le service effectué par la compagnie du chemin de fer Territet-Glion à la halte de *Territet*, la Direction du I<sup>er</sup> arrondissement est convenue avec cette compagnie, le 30 novem-

bre, de différer cette mesure jusqu'à ce qu'une décision ait été prise au sujet de la transformation de cette halte.

15. Nous avons entamé des pourparlers avec le *chemin de fer Soleure-Moutier* pour la conclusion de contrats sur la cojouissance de la station de *Moutier*, de la gare de *Nouveau-Soleure* et de la station de *Vieux-Soleure*. Les parties sont tombées d'accord sur toutes les dispositions contractuelles sauf sur la question des indemnités à payer pour la cojouissance; les négociations seront reprises sur ce dernier point.

16. Un contrat, conclu le 24 octobre avec la compagnie du *chemin de fer du Wynental* au sujet de la jonction de cette ligne à la station de *Suhr* a été approuvé par les Conseils d'administration des deux parties contractantes.

17. Le 23 mai, nous avons soumis au *chemin de fer du lac de Thoune* le projet d'un nouveau contrat sur la cojouissance de la station de *Scherzligen*, basé sur l'arrêt du Tribunal fédéral du 19 décembre 1906. Cette administration nous a priés de surseoir au règlement de cette affaire.

18. La *compagnie du chemin de fer Fribourg-Morat-Anet* nous a demandé, le 6 juillet, de reviser la convention pour l'usage commun de la gare de Fribourg, de la gare de Morat et des tronçons de jonction, dans le but d'obtenir une réduction des redevances qui lui sont imposées. Une conférence a eu lieu à ce sujet le 23 décembre, et nous avons conclu avec ladite compagnie un supplément à la convention, qui a été ratifié par les Conseils d'administration des deux parties contractantes.

19. Le 8 juillet, le *chemin de fer du Birsigtal* nous a fait parvenir, par l'intermédiaire de la Direction du II<sup>e</sup> arrondissement, une demande tendant à la jonction de sa ligne à la *gare de Bâle*. Nous avons transmis cette requête, pour préavis, à ladite Direction.

20. Nous avons chargé, le 2 octobre, la Direction du I<sup>er</sup> arrondissement de négocier avec la compagnie du *chemin de fer Monthey-Champéry-Morgins* les conditions de jonction de cette ligne à la station de *Monthey*.

21. Le 10 octobre, nous avons pris note dans un sens

approbatif de la convention conclue par la Direction du 1<sup>er</sup> arrondissement avec la compagnie du *chemin de fer Aigle-Ollon-Monthey* au sujet de la location à cette dernière d'une partie de la cour de la station de *Monthey*, dont elle a besoin pour son service.

22. Le 18 octobre, nous avons chargé la Direction du 1<sup>er</sup> arrondissement d'entrer en pourparlers avec la compagnie du *chemin de fer Montreux-Glion* au sujet de la cojouissance de la station de *Montreux*.

23. Le 29 novembre 1904, nous avons conclu avec le *chemin de fer Berne-Neuchâtel (ligne directe)* une convention aux termes de laquelle nous ouvrons à cette compagnie, pour une durée de cinq ans, un compte-courant jusqu'à concurrence de fr. 200,000 pour les sommes dues par elle pour la cojouissance des gares de Neuchâtel et de Berne, ainsi que de la station de Chiètres, le *canton de Neuchâtel* nous garantissant le paiement de ces sommes. Par office du 5 juillet, le Conseil d'Etat du canton de Neuchâtel nous a fait savoir que le solde de ce compte-courant serait remboursé, ce qui mettait fin à sa garantie. Nous avons pris note, le 9 juillet, du règlement de cette affaire.

24. Le *chemin de fer Berne-Neuchâtel (ligne directe)* nous a avisés, le 16 juillet, qu'il effectuerait le paiement de sa quote-part aux frais d'extension de la gare de Berne, se montant à fr. 340,050.53 et dont les intérêts et l'amortissement avaient été garantis par le canton de Berne en 1902, en l'affectant au loyer que nous devons audit canton pour la location du terrain des Grands Remparts. La garantie en question a pris fin une fois ce paiement effectué.

25. Après en avoir discuté dans une conférence nous avons liquidé avec la compagnie du *chemin de fer Berthoud-Thoune*, par un échange de lettres des 1<sup>er</sup> et 21 février, une ancienne contestation portant sur le règlement de compte relatif à l'extension de la *gare de Thoune*. Nous avons bonifié à ladite compagnie le prix d'achat de deux parcelles de terrain demeurant propriété des chemins de fer fédéraux, en mettant le prix de l'une à la charge de la communauté de la gare de Thoune et celui de l'autre à la charge exclusive des chemins de fer fédéraux.

26. Nous avons eu le 27 juin une nouvelle conférence

avec le Conseil de ville de Zurich au sujet du *déplacement de la ligne de la rive gauche du lac de Zurich*. En raison des divergences d'opinions qui se sont manifestées à cette occasion, on s'est mis d'accord de soumettre un projet au Conseil d'administration, afin de prévenir de nouveaux retards. Ce dernier nous a alors invités, le 2 septembre, à engager de nouvelles négociations avec les autorités zurichoises, sur la base du dernier projet de ligne en tranchée élaboré par la ville, afin d'aboutir si possible à une entente; il nous a en outre recommandé d'accélérer l'étude de cette question de manière à permettre au Conseil d'administration de la trancher en principe avant la fin de l'année (v. lettre A, 9, c). Conformément à cette résolution, nous avons étudié le nouveau projet de la ville de Zurich et fait élaborer, d'entente avec les services techniques de cette dernière, les devis comparatifs des nouvelles variantes. Ces travaux n'ont cependant pas pu être terminés avant la fin de l'exercice.

27. Le Conseil fédéral nous a chargés, par décision du 15 novembre, d'étudier la question de la *navigation intérieure en Suisse* et de la création d'un réseau de cours d'eau navigables, notamment au point de vue des conséquences qu'entraînerait une amélioration éventuelle de la navigation relativement aux transports par chemin de fer.

28. L'Union allemande pour le *développement de la navigation fluviale* nous ayant invités à assister à son assemblée générale fixée aux 2, 3 et 4 juin, à Lindau, nous avons chargé la Direction du IV<sup>e</sup> arrondissement d'y représenter les chemins de fer fédéraux.

29. Le Comité d'initiative pour l'organisation d'une *exposition nationale suisse* à Berne nous a demandé le 18 mars si nous étions disposés à nous faire représenter par deux membres dans le comité qui sera constitué pour préparer cette organisation. Nous avons délégué, le 22 mars, les chefs des départements de l'exploitation et des travaux.

30. La *Commission permanente du congrès international de chemins de fer* s'est réunie le 29 juin à Bruxelles; nous nous sommes fait représenter à cette séance. Le prochain congrès aura lieu à Berne au commencement de juillet 1910.

31. *Association de chemins de fer suisses*. Le chemin de fer *Berne-Schwarzenbourg*, représenté par celui du Lac de

Thoune, qui l'exploite, et le chemin de fer *Soleure-Moutier*, représenté par celui de l'Emmental, ont été admis au cours de l'exercice.

Une *conférence générale de l'Association* a eu lieu le 21 septembre, au cours de laquelle on s'est occupé notamment des questions suivantes: organisation à la Direction générale des chemins de fer fédéraux d'un service de recherches des colis perdus et sans application; extension de la responsabilité pour les réexpéditions dans le service direct suisse; mémoire à l'Assemblée fédérale au sujet de la nouvelle loi sur les postes suisses, demandant le maintien des dispositions actuelles sur la franchise de port en faveur des administrations de chemin de fer.

A son grand regret, la conférence a pris acte de la démission du secrétaire de l'Association, M. A. *Cuony*, à Lausanne, qui remplissait ces fonctions depuis la fondation de l'Association. M. Cuony s'est retiré pour raison d'âge.

La Direction de l'instruction publique du canton de Vaud nous a demandé si l'Association de chemins de fer suisses ne serait pas disposée à se faire représenter par des délégués aux examens de l'école *des chemins de fer de Lausanne*, comme à ceux des écoles de Bienne et de St. Gall. L'Association s'est déclarée d'accord et a désigné ses délégués.

**32.** Lors de l'établissement de l'état pour 1908 des *cartes de libre circulation échangées* avec d'autres administrations de chemins de fer, nous avons refusé de donner suite à un grand nombre de demandes tendant à étendre cet échange.

**33.** 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 en *séances communes* les 21 février, 21 octobre et 7 décembre pour discuter les questions d'administration les plus importantes, parmi lesquelles nous mentionnons les suivantes: instruction sur la police du chemin de fer; statuts des commissions des ateliers; statuts des commissions ouvrières des services de station et de la traction; discussion générale sur la revision de la loi sur les traitements, de l'échelle des traitements et des règlements sur les salaires; mode de procéder en cas de mise à la retraite de fonctionnaires en raison d'incapacité partielle de travail; allocation de gratifications dans des circonstances extraordinaires.

A la conférence du 7 décembre on a notamment discuté, d'une manière générale, les premières propositions des Directions d'arrondissement sur la *revision de la loi et de l'échelle des traitements*. Ces Directions ont été invitées à faire, aussitôt que possible, rapport à leurs Conseils respectifs, afin que ces derniers puissent nous donner le préavis que nous leur avons demandé.

### 34. Personnel.

a. 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 était, à fin 1907, de 19,498, celui des employés engagés à la journée de 11,737, ensemble 31,235 (à fin 1906, on comptait 18,389 fonctionnaires et 10,253 employés engagés à la journée, ensemble 28,642), dont

	Fonctionnaires touchant un traitement annuel.	Employés engagés à la journée.
à la Direction générale . . . . .	660	43
au I <sup>er</sup> arrondissement . . . . .	4,493	1,753
au II <sup>e</sup> arrondissement . . . . .	6,106	4,389
au III <sup>e</sup> arrondissement . . . . .	5,353	3,181
au IV <sup>e</sup> arrondissement . . . . .	2,886	2,371

Le personnel s'est accru de 2593 agents. Cet accroissement doit être attribué au développement du trafic, à l'augmentation du nombre des trains et à la réduction des heures de travail dans les grandes gares et stations.

b. L'Assemblée fédérale nous ayant ouvert le crédit nécessaire de 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> millions par arrêté des 11/12 avril (v. lettre C, I, 1, a, 1), nous avons fait distribuer à fin avril les *allocations pour cause de renchérissement de la vie* accordées pour 1906. Le paiement de celles pour 1907, pour lesquelles un crédit de 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> millions nous a été ouvert le 20 décembre (v. lettre C, I, 1, d, 3), a été effectué à fin décembre 1907 et au début de janvier 1908.

c. Sur l'invitation du Département fédéral des chemins de fer, nous avons donné, le 28 novembre, notre préavis sur la *motion de M. Sulzer, conseiller national*, concernant la création de comités intermédiaires entre l'administration fédérale et ses fonctionnaires, employés et ouvriers. Nous

sommes d'avis qu'il convient de créer une institution de ce genre partout où le grand nombre d'agents constitue un obstacle aux rapports directs entre employés et supérieurs. Nous avons joint à notre préavis les statuts des *commissions ouvrières* des ateliers, du service de stations et du service de la traction, qui ont été adoptés par les chemins de fer fédéraux et sont basés sur le principe énoncé ci-dessus. Ces statuts sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1908. L'institution de commissions ouvrières pour le service de stations et celui de la traction a été demandée par une requête de l'Union ouvrière des entreprises suisses de transport, du 4 mai 1905, ensuite de laquelle nous avons immédiatement mis cette question à l'étude. Les commissions des ateliers existaient déjà en partie et sont prescrites par le règlement de fabrique (règlement n<sup>o</sup> 39), du 2 mai 1903, approuvé par le Conseil d'administration.

d. Les *fonctionnaires techniques supérieurs* nous ont adressé une *requête* pour nous demander de leur accorder un *congé ininterrompu plus long* que celui prévu à l'article 29 du règlement n<sup>o</sup> 3, pour le motif que dans la règle ils entrent au service des chemins de fer plus tard que les autres agents. Nous avons répondu qu'ils nous paraissait équitable de tenir compte de cette circonstance si l'on venait à réviser le règlement, en accordant deux semaines de congé non seulement aux agents en question ayant de 11 à 20 ans de service, mais aussi à ceux ayant 33 ans révolus, et trois semaines non seulement à ceux ayant plus de 20 ans de service, mais aussi à ceux qui ont atteint l'âge de 43 ans révolus. Nous avons invité les Directions d'arrondissement à procéder dès maintenant de cette manière en attendant la révision du règlement.

## 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.,  
Navigation à vapeur sur le lac de Constance;

Compte de profits et pertes;

Compte de capital;

Compte de construction, y compris les entreprises accessoires,  
de l'année 1907;

Compte de construction au 31 décembre 1907;

Bilan au 31 décembre 1907;

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 1907,

Dépenses de construction du Ricken au 31 décembre 1907,

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,

» » Bâle,

» » Zurich,

» » Rorschach,

Ateliers d'Yverdon,

» de Fribourg,

» » Bienne,

» d'Olten (y compris l'usine à gaz),

» de Zurich,

» » Romanshorn,

» » Rorschach (y compris l'usine à gaz),

» » Coire;

Caisses de secours:

Caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et em-  
ployés à poste fixe des C. F. F.,

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

Caisse des malades des ouvriers permanents de l'ancien  
Central suisse,

Caisse des malades des ateliers d'Olten,

Fonds pour secours extraordinaires de l'ancien Central  
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 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'excédent des recettes d'exploitation est de fr. 46,484,602. 69

Compte 1906.	Budget 1907.	Compte 1907.	Compar. avec 1906.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
45,429,667	42,920,045	<b>46,484,603</b>	+1,054,936	+3,564,558

Ces différences s'expliquent comme suit:

	Comparaison avec:	
	Compte de 1906. Fr.	Budget de 1907. Fr.
Augmentation des recettes d'exploitation . . . . .	10,097,418	10,375,406
Augmentation des dépenses d'exploitation . . . . .	9,042,482	6,810,848
Augmentation d'excédent . . . . .	<u>1,054,936</u>	<u>3,564,558</u>

Nous motiverons ces augmentations dans les différents chapitres du compte d'exploitation; elles sont dues, comme les années précédentes, au développement du trafic qui a influencé sensiblement aussi bien les recettes que les dépenses d'exploitation.

D'autres facteurs principaux de l'accroissement des dépenses sont: l'amélioration des traitements et salaires du personnel, y compris les augmentations de traitement légales au 1<sup>er</sup> avril 1906 appliquées la première fois en 1907 pour une année entière, le renchérissement général des matières, ainsi que l'entrée en vigueur des nouveaux statuts de la caisse de pensions et de secours des C. F. F.

Le coefficient d'exploitation, qui était de 65.80 pour 1906, s'est élevé à 67.48 en 1907; en 1905 il accusait 66.42.

### Recettes d'exploitation.

Les recettes d'exploitation s'élèvent à . . . . . fr. 142,934,991.23

et se décomposent comme suit :

	Compte 1906.	Budget 1907.	Compte 1907.	Compar. avec 1906.	Compar. avec budget.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Produit du transport des voyageurs . . . . .	53,516,096	54,500,000	56,283,797	+ 2,767,701	+ 1,783,797
II. Produit du transport des bagages, animaux et marchandises . . . . .	73,405,398	73,000,000	80,390,046	+ 6,984,648	+ 7,390,046
III. Recettes diverses . . . . .	5,916,079	5,059,585	6,261,148	+ 345,069	+ 1,201,563
	132,837,573	132,559,585	142,934,991	+ 10,097,418	+ 10,375,406

*I. Produit du transport des voyageurs.* La plus-value est de 5,17 % sur 1906 et de 3,27 % sur le budget. Sur notre réseau, le nombre des voyageurs a augmenté de 4,986,478, soit de 7,68 %; pour 1906 cette augmentation a été de 9,7 %. Ce résultat satisfaisant de 1907 est dû à la marche encore ascendante du trafic, ainsi qu'à l'extension des sports d'hiver et à l'exploitation du Simplon pour l'année entière.

Pour les détails, nous renvoyons au chapitre III, Département commercial, pages 126 et suivantes du présent rapport.

*II. Produit du transport des bagages, animaux et marchandises.* Il y a plus-value de 9,52 % sur 1906 et de 10,12 % sur le budget. Pour 1907, le nombre des tonnes-marchandises s'est accru de 1,305,923, soit de 11,95 %; l'accroissement de 1906 a été de 10,52 %. Le résultat déjà très favorable de 1906 s'est donc encore amélioré en 1907. L'exploitation du Simplon n'a pas exercé une influence bien sensible sur cette augmentation.

Pour les détails, voir également au chapitre III, Département commercial, pages 126 et suivantes du rapport.

*III. Recettes diverses.* L'amélioration est de 5,83 % sur 1906 et de 23,75 % sur le budget. Nous la motivons comme suit :

	Compte 1906.		Budget 1907.		Compte 1907.		Compar. avec 1906.		Compar. avec budget.	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Loyers et affermage :										
a. Pour gares et sections de lignes communes .	733,594	783,520	778,319	+	39,725	—	5,201			
b. Pour matériel roulant	1,283,991	1,040,000	1,304,847	+	20,856	+	264,847			
c. Pour objets divers \ .	1,411,108	1,431,000	1,475,141	+	64,033	+	44,141			
	3,433,693	3,254,520	3,558,307	+	124,614	+	303,787			
2. Produits des services auxiliaires . . .	2,347,071	1,677,065	2,566,772	+	219,701	+	889,707			
3. Autres recettes . . .	135,315	128,000	136,069	+	754	+	8,069			
	5,916,079	5,059,585	6,261,148	+	345,069	+	1,201,563			

1. a. *Loyers pour gares et sections de lignes communes.* La plus-value sur 1906 résulte principalement de l'augmentation du capital d'établissement de la gare aux voyageurs de Bâle; pour cette dernière, la recette a quelque peu dépassé les prévisions budgétaires, tandis que pour quelques autres gares communes on n'a pas atteint tout à fait le chiffre prévu.

1. b. *Location de matériel roulant.* Le développement du trafic a eu pour conséquence l'accroissement des locations de wagons; par contre les locations à payer à d'autres administrations pour le parcours de leurs véhicules sur les lignes C. F. F. ont été plus importantes. La comparaison des recettes et dépenses y relatives figure aux dépenses d'exploitation, titre V, page 68 du présent rapport.

1. c. *Locations diverses.* La plus-value sur l'année précédente et sur nos prévisions provient de l'augmentation et de la revision de contrats.

2. *Produits des services auxiliaires.* Dans ce chiffre est compris l'intérêt des capitaux de construction et d'exploitation, ainsi que le produit net des services auxiliaires; la répartition donne le résultat suivant:

	Intérêt du capital Fr.	Produit net Fr.
Administration des imprimés . . . . .	25,724	67,093
» du matériel de voie . . . . .	436,085	429,909
Economats . . . . .	173,840	380,125
Ateliers, y compris les usines à gaz . . . . .	738,788	304,344
Télégrammes privés . . . . .	—	10,864
	<hr/> 1,374,437	<hr/> 1,192,335

Le bénéfice net de nos services auxiliaires se monte ainsi à fr. 1,192,335, soit à 2,7 % environ de l'ensemble des livraisons et prestations de l'année, qui atteignent fr. 44,188,000 en chiffre rond. Comparé à l'année précédente le mouvement d'affaires s'est accru d'environ 4,688,000 francs. Le bénéfice net dépasse celui de 1906 de près de fr. 220,000, ce qui résulte surtout du mouvement d'affaires plus important et de ce que l'Administration du matériel de voie a vendu une quantité de matériel rebuté à des prix avantageux; il faut ajouter les prestations plus nombreuses des Ateliers.

Les comptes des Usines à gaz d'Olten et de Rorschach ont été fusionnés avec ceux des ateliers de même nom; ces usines forment une subdivision des ateliers auxquels elles sont attribuées et par lesquels elles sont exploitées, tout comme les stations électriques pour le chargement des bat-

teries destinées à l'éclairage des trains, dont les comptes sont également compris dans ceux des ateliers. Leurs approvisionnements figurent parmi ceux des ateliers; la suppression de comptes distincts pour ces usines constitue une simplification, d'autant plus que l'éclairage public de Rorschach n'est plus assuré par notre administration; ces usines servent maintenant à l'usage exclusif du chemin de fer.

3. *Autres recettes.* La légère augmentation de recettes résulte d'une plus-value des produits de ventes.

### Dépenses d'exploitation.

Les dépenses d'exploitation de 1907 s'élèvent à fr. 96,450,388.54

Compte 1906.	Budget 1907.	Compte 1907.	Compar. avec 1906.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
87,407,906	89,639,540	<b>96,450,388</b>	+9,042,482	+6,810,848

L'augmentation des dépenses d'exploitation est ainsi de 10,35 % sur 1906 et de 7,60 % sur le budget.

Les arguments qui ont servi à justifier la plus-value des recettes s'appliquent aussi à la forte augmentation des dépenses d'exploitation, tant sur l'année précédente que sur le budget; cette augmentation résulte en première ligne du mouvement progressif du trafic en 1907, qui a influencé nécessairement certaines rubriques des dépenses telles que: personnel, matières de consommation, entretien du matériel d'exploitation et indemnités de transport. Il faut citer encore les augmentations de traitement triennales au 1<sup>er</sup> avril 1906, se manifestant en 1907 la première fois pour une année entière, puis l'amélioration des traitements et salaires ensuite de l'élévation du salaire minimum dans les grandes gares, la réduction des heures de travail, le renchérissement général des matières, l'entretien des installations toujours croissantes et enfin la plus forte contribution à la caisse de pensions et de secours ensuite de l'entrée en vigueur des nouveaux statuts au 1<sup>er</sup> janvier 1907, qui ont aussi élevé le maximum du salaire de base.

En établissant le budget de 1907, on avait tenu compte de ces divers facteurs, mais nos prévisions ont quand même été dépassées ensuite de la progression constante du trafic, de l'amélioration des salaires et du renchérissement général; cela explique cet excédent de dépenses de 7,60 % sur le budget.

Le fait que le coefficient d'exploitation, qui était de 65,<sup>50</sup> en 1906, s'est élevé à 67,<sup>28</sup> en 1907, démontre que si l'extension du trafic a eu pour conséquence une amélioration importante des recettes, les dépenses d'exploitation, de leur côté, ont augmenté dans de plus fortes proportions.

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; nous avons ajouté à la fin des dépenses d'exploitation, avec justification spéciale, les chiffres du chapitre VI « Dépenses et recettes non classées », parce que ce chapitre ne peut pas être réparti sur les rubriques du budget mais y figure également au pied des dépenses directes d'exploitation, titres I à V. Dans une comparaison des dépenses avec celles de l'année précédente et les prévisions budgétaires, il est sans contredit plus exact et plus clair de comprendre les dépenses directes de l'administration centrale et des arrondissements I à IV, sans tenir compte du chapitre VI qui, outre les dépenses de parachèvement imputables au compte d'exploitation (très variables), renferme les bonifications pour frais généraux d'administration, les excédents de recettes (soldes) résultant de la cojouissance de gares communes ainsi que les indemnités pour l'exploitation d'autres lignes et les prestations de la traction. La classification des dépenses et recettes du chapitre VI dans les comptes annuels doit être conforme aux instructions donnée en 1884 par le Conseil fédéral, prescrivant que les dépenses nettes d'exploitation, à remettre à la statistique fédérale, doivent être réparties par rubriques.

Les comparaisons ci-après correspondent ainsi au mode de faire appliqué pour le budget ainsi que pour la « Comparaison des dépenses d'exploitation avec le budget » figurant dans les annexes au compte d'exploitation, pages 34-43; ces comparaisons complètent donc les indications contenues dans les comptes annuels.

Chapitres

	Compte 1906.		Budget 1907.		Compte 1907.		Compar. avec 1906.		Compar. avec budget.	
	Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.	
I. Administration générale . . . . .	3,038,742		3,215,975		3,130,951		+	92,209	—	85,024
II. Entretien et surveillance de la voie . . . . .	14,991,302		15,310,510		16,137,561		+	1,146,259	+	827,051
III. Expédition et mouvement . . . . .	28,795,713		30,250,990		31,703,411		+	2,907,698	+	1,452,421
IV. Traction et matériel . . . . .	33,552,160		33,916,735		36,679,788		+	3,127,628	+	2,763,053
V. Dépenses diverses . . . . .	7,851,457		7,975,000		9,682,777		+	1,831,320	+	1,707,777
	88,229,374		90,669,210		97,334,488		+	9,105,114	+	6,665,278
VI. Dépenses et recettes non classées ( <i>excédent de recettes</i> )	— 821,468		— 1,029,670		— 884,100		+	62,632	—	145,570
	87,407,906		89,639,540		96,450,388		+	9,042,482	+	6,810,848

Les dépenses pour le personnel de surveillance et d'exploitation, frais d'uniformes et allocations accessoires compris, accusent les montants suivants :

	Compte 1906.		Budget 1907.		Compte 1907.		Compar. avec 1906.		Compar. avec budget.	
	Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.	
Personnel de la voie . . . . .	4,835,075		5,140,310		5,039,547		+	204,472	—	100,763
Personnel de l'expédition et mouvement . . . . .	25,804,194		27,295,690		28,358,050		+	2,553,856	+	1,062,360
Personnel de la traction . . . . .	11,233,538		11,890,885		12,356,480		+	1,122,942	+	465,595
	41,872,807		44,326,885		45,754,077		+	3,881,270	+	1,427,192

En 1905 les dépenses pour le personnel s'étaient élevées à . . . . . fr. 38,069,904  
 En 1906 à . . . . . » 41,872,807  
 En 1907 elles ont été de . . . . . » 45,754,077

Il y a donc augmentation en 1906 de 9,99 % sur 1905 et en 1907 de 9,27 % sur 1906. L'accroissement effectif des dépenses pour personnel, de 1907 sur 1906, se répartit comme suit sur: excédent des augmentations de traitement légales pour trois mois et sur accroissement de personnel et amélioration des traitements et salaires:

	Excédent de dépenses sur 1906 pour	
	Augmentations de traitement légales; excédent pour 3 mois, ces augmentations étant comprises en 1907 pour une année entière. Fr.	Accroissement de personnel et autres améliorations des salaires. Fr.
<i>Administration centrale et arrondissements I-IV.</i>		
I. Personnel de l'Adminis- tration centrale . . . . .	44,950	13,950
II. Personnel du service de la voie . . . . .	77,700	113,600
III. Personnel de l'expédition et mouvement . . . . .	550,000	1,564,200
IV. Personnel de la traction	156,600	641,600
Total	829,250	2,333,350
Administration des imprimés	1,500	— 6,000
Administration du matériel de voie . . . . .	1,200	— 1,300
Economats . . . . .	4,100	4,700
Ateliers . . . . .	14,200	515,000
Navigation à vapeur sur le lac de Constance . . . . .	3,000	5,400
	853,250	2,851,150

Cette augmentation ne porte que sur les traitements et salaires, à l'exclusion des allocations accessoires et des uniformes.

Elle ne comprend pas non plus les dépenses pour le personnel dit « non rubriqué » (ouvriers de la voie), car l'engagement des supplémentaires n'a lieu que suivant les besoins et les dépenses qui en résultent sont sujettes à de grandes fluctuations d'une année à l'autre. L'élévation des salaires de ce personnel se traduit par un accroissement des dépenses pour entretien et renouvellement des installations de la voie.

L'augmentation totale des dépenses effectives pour le personnel sur l'année 1906 se monte donc, en chiffre rond,

à . . . . .	fr. 3,705,000
les dépenses pour allocations accessoires et uniformes se sont élevées en 1907 à fr. 7,515,000; en 1906 elles étaient de fr. 6,733,000; accroissement en 1907 environ . . . . .	» 780,000
Total de l'excédent de dépense pour personnel, sur 1906 . . . . .	» <u>4,485,000</u>

## Les dépenses d'entretien et de renouvellement ascendent à :

	Compte 1906.		Budget 1907.		Compte 1907.		Compar. avec budget.	
	Fr.		Fr.		Fr.		Fr.	
Entretien et renouvellement de la voie . . . . .	9,714,362		9,717,400		10,570,687		+ 856,325	+ 853,287
Entretien et renouvellement des locomotives et tenders . . . . .	5,350,776		5,413,500		5,518,994		+ 168,218	+ 105,494
Entretien et renouvellement des voitures . . . . .	2,299,546		2,117,400		2,335,859		+ 36,313	+ 218,459
Entretien et renouvellement des wagons . . . . .	1,942,132		1,895,400		1,879,247		- 62,885	- 16,153
	<b>19,306,816</b>		<b>19,143,700</b>		<b>20,304,787</b>		<b>+ 997,971</b>	<b>+ 1,161,087</b>

En 1905 les dépenses d'entretien et de renouvellement avaient atteint . . . . . fr. 18,950,316  
 En 1906 . . . . . » 19,306,816  
 En 1907 elles se sont élevées à . . . . . » 20,304,787

Pour 1906, l'augmentation est donc de 1,88 % sur 1905 et pour 1907, de 5,17 % sur 1906.

Le tableau comparatif ci-après donne en outre l'accroissement des dépenses pour les principales matières de consommation :

	Compte 1906.		Budget 1907.		Compte 1907.		Compar. avec 1906.		Compar. avec budget.	
	Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.	
Dépenses diverses du service de l'expédition et mouvement . . .	2,991,519		2,955,300		3,345,361		+	353,842	+	390,061
Matières de consommation pour locomotives et wagons . . .	12,169,266		12,115,800		14,051,891		+	1,882,625	+	1,936,091
	15,160,785		15,071,100		17,397,252		+	2,236,467	+	2,326,152

En 1905 les dépenses analogues se sont élevées à fr. 13,767,901 ; l'augmentation de 1906 sur 1905 est ainsi de 10,12 % et celle de 1907 sur 1906, de 14,75 %.

Les tableaux qui suivent font ressortir les différences sur les rubriques des chapitres I à VI et comprennent les dépenses d'exploitation de l'administration centrale et des 4 arrondissements.

#### I Administration générale.

En 1907, les dépenses se sont élevées à . . . . . fr. 3,130,950. 80

Rubriques.	Compte 1906.		Budget 1907.		Compte 1907.		Compar. avec 1906.		Compar. avec budget.	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Autorités administratives . . . . .	244,566	243,160	242,779	—	1,787	—	381			
2. Secrétariats, chancelleries et bureaux de registration . . . . .	452,936	487,495	466,489	+	13,553	—	21,006			
3. Contrôle des dépenses, comptabilité générale, caisse centrale et bureaux de comptabilité . . . . .	429,367	443,815	438,433	+	9,066	—	5,382			
4. Contentieux et administration des caisses de secours . . . . .	229,992	240,600	248,598	+	18,606	+	7,998			
5. Bureaux de tarifs, agences commerciales et bureau de détaxe . . . . .	289,146	289,920	290,965	+	1,819	+	1,045			
6. Contrôle des recettes . . . . .	657,544	704,500	669,488	+	11,944	—	35,012			
7. Bureau de statistique . . . . .	65,123	69,300	64,566	—	557	—	4,734			
8. Service des télégraphes et installations électriques . . . . .	205,856	228,905	207,835	+	1,979	—	21,070			
9. Portiers et concierges . . . . .	79,741	87,680	84,028	+	4,287	—	3,652			
B 1. Frais de bureau . . . . .	252,085	258,800	266,265	+	14,180	+	7,465			
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux . . . . .	61,447	65,000	69,076	+	7,629	+	4,076			
3. Complément et entretien de l'inventaire . . . . .	15,667	16,700	21,995	+	6,328	+	5,295			
4. Divers . . . . .	55,272	80,100	60,434	+	5,162	—	19,666			
	3,038,742	3,215,975	3,130,951	+	92,209	—	85,024			

Il y a donc au total des dépenses pour l'administration centrale une augmentation de 3,03 % sur 1906 et une diminution de 2,62 % sur le budget.

L'augmentation de dépenses sur 1906, aux rubriques du personnel, provient de ce que le compte de 1907 supporte les augmentations de traitement légales pour trois mois de plus; les chiffres y relatifs sont indiqués par rubriques dans l'annexe au compte d'exploitation, pages 34 et 35 des comptes de 1907.

*A. 1. Autorités administratives.* Les dépenses en moins résultent de mutations de personnel.

*A. 2. Secrétariats, chancelleries, archives et bureaux de registration.* Dépense inférieure aux prévisions budgétaires, par suite de diminution de personnel, de mutations et de la réduction des heures supplémentaires.

*A. 3. Contrôle des dépenses, comptabilité générale, caisse centrale et bureaux de comptabilité.* Ensuite de vacances et du remplacement d'anciens agents par de jeunes aides, les dépenses sont demeurées inférieures à nos prévisions.

*A. 4. Contentieux et administration des caisses de pensions et de secours.* Augmentation de dépenses due à l'accroissement de personnel au bureau du contentieux D. g. et à l'administration des caisses de pensions et de secours, accroissement exigé par les nombreux cas de réclamations et la centralisation des caisses de secours.

*A. 5. Bureaux des tarifs, agences commerciales et bureau de détaxe.* Le travail supplémentaire et les indemnités de voyage pour nombreuses commissions de tarifs ont provoqué une dépense en plus d'environ fr. 7000, compensée en partie par des vacances et des mutations.

*A. 6. Contrôle des recettes.* Diminution sur le budget, due à des vacances, au remplacement d'anciens agents par de jeunes aides et à une réduction des frais de voyage et des heures de travail supplémentaire.

*A. 7. Bureau de statistique.* Moins de dépenses ensuite de mutations.

*A. 8. Service des télégraphes et installations électriques.* La nomination de jeunes agents à des postes vacants, ainsi que d'autres mutations ont eu pour conséquence une réduction des dépenses prévues.

*A. 9. Portiers et concierges.* Dépense moindre par suite

de mutations; moins d'aides auxiliaires et de frais d'uniformes.

*B. 1. Frais de bureau.* Les comptes accusent une diminution de dépenses pour fournitures de bureau, compensée par une augmentation des frais d'impression et de lithographie.

*B. 2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service.* Dépense plus importante pour chauffage et éclairage; locaux plus nombreux.

*B. 3. Complément et entretien de l'inventaire.* Plus de frais pour remplacement et entretien de l'inventaire, acquisition d'instruments et outillage télégraphiques.

*B. 4. Divers.* Frais de décompte supérieurs à ceux de 1906 mais inférieurs à nos prévisions, les comptes à d'autres administrations, ou vice versa, n'ayant pas été présentés à époques régulières.

## II. Entretien et surveillance de la voie.

En 1907, les dépenses se sont élevées à fr. 16,137,560. 66.

Dans cette somme sont comprises les dépenses effectives pour surveillance, entretien et renouvellement des installations; les dépenses de parachèvement imputables au compte d'exploitation (dépenses pour modifications et amortissements peu importants à l'occasion de travaux de construction) figurent au chiffre 1 du chapitre VI. Les amortissements de grandes installations supprimées sont mis à la charge du compte des « Dépenses à amortir ».

Rubriques.	Compte 1906.		Budget 1907.		Compte 1907.		Compar. avec 1906.		Compar. avec budget.	
	Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.	
A 1. Bureaux des ingénieurs en chef	565,146		605,310		586,875		+	21,729	—	18,435
2. Ingénieurs de la voie et leur personnel.	352,817		372,865		365,936		+	13,119	—	6,929
3. Chefs de district et leur personnel	896,513		976,785		926,507		+	29,994	—	50,278
4. Gardes-voie, gardes - barrières et leurs remplaçants	3,020,599		3,185,350		3,160,228		+	139,629	—	25,122
B 1. Terrassements et ouvrages d'art	1,882,529		2,064,000		1,933,873		+	51,314	—	130,127
2. Voie de fer (y compris renouvellements)	5,831,948		5,833,000		6,197,699		+	365,751	+	364,699
3. Bâtiments et installations mécaniques des stations	1,175,339		1,171,400		1,417,840		+	242,501	+	246,440
4. Télégraphes, signaux et divers	585,804		553,000		701,260		+	115,456	+	148,260
5. Déblayage de la neige et de la glace	238,742		96,000		320,016		+	81,274	+	224,016
C 1. Frais de bureau	76,032		84,100		89,496		+	13,464	+	5,396
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service	41,365		52,000		50,461		+	9,096	—	1,539
3. Eclairage de la voie	48,831		53,500		63,733		+	14,902	+	10,233
4. Complément et entretien de l'inventaire	243,069		233,100		297,814		+	54,745	+	64,714
5. Indemnités pour l'usage temporaire de terrains et pertes de culture	928		2,000		696		—	232	—	1,304
6. Divers	31,640		28,100		25,127		—	6,513	—	2,973
	14,991,302		15,310,510		16,137,561		+	1,146,259	+	827,051

Sur 1906, l'augmentation des dépenses totales du service de la voie est donc de 7,65 % et sur les évaluations budgétaires de 5,20 %.

En éliminant celles des dépenses de renouvellement qui sont prélevées sur le fonds de renouvellement, on obtient la comparaison suivante des frais de surveillance et d'entretien de la voie:

	Compte 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Compte 1907 Fr.	Compar. avec 1906 Fr.	Compar. avec budget Fr.
Dépenses totales . . .	14,991,302	15,310,510	<b>16,137,561</b>	+1,146,259	+ 827,051
<i>Moins :</i>					
Dépenses de renouvellement . . .	4,241,202	4,360,000	<b>4,285,740</b>	+ 44,538	- 74,260
	<u>10,750,100</u>	<u>10,950,510</u>	<u><b>11,851,821</b></u>	<u>+1,101,721</u>	<u>+ 901,311</u>

Nous obtenons ainsi une augmentation des dépenses nettes de 10,25 % sur 1906 et de 8,23 % sur le budget de 1907.

Ici également, l'accroissement des dépenses sur 1906 aux rubriques du personnel provient surtout de ce que les augmentations triennales au 1<sup>er</sup> avril 1906 sont comprises pour l'année entière dans le compte de 1907; voir détail dans l'annexe au compte d'exploitation, pages 34 et 35 des comptes annuels.

*A. 1. Bureaux des ingénieurs en chefs.* La réduction de dépenses sur le budget provient de vacances et mutations.

*A. 2. Ingénieurs de la voie et leur personnel.* Dépense moindre ensuite de vacances et mutations.

*A. 3. Chefs de district et leurs aides.* La réduction de dépenses importante résulte de mutations et en partie de ce que divers postes sont demeurés vacants pendant un certain temps; en outre, les restitutions pour travaux en régie à la charge du compte de construction sont plus fortes qu'on ne l'avait prévu.

*A. 4. Gardes-voie, gardes-barrières et leurs remplaçants.* Malgré une augmentation de dépense pour remplacements, on constate une diminution de frais sur le budget par suite de vacances et de la suppression de divers postes de gardiennage due à une nouvelle répartition des tronçons.

*B. 1. Terrassements et ouvrages d'art.* L'augmentation

des dépenses sur 1906 résulte de l'amélioration des salaires; en outre le II<sup>e</sup> arrondissement a entrepris des travaux de sécurité importants dans les parties rocheuses et des réparations de murs de protection et de revêtement. Les dépenses sont cependant inférieures aux prévisions budgétaires, parce que certains travaux ont été réduits ou différés; citons par exemple le nettoyage des parois de la galerie parallèle du tunnel du Simplon, la rénovation de ponts, des défenses de rives, des travaux de ballastage, etc.

*B. 2. Voie de fer.* L'élévation des salaires est la cause principale de l'accroissement de dépenses sur l'année précédente et sur le budget; ajoutons à ce facteur la pose de voies provisoires au I<sup>er</sup> arrondissement à l'occasion des manœuvres d'automne, l'entretien plus important de la voie Daillens-Brigue, ainsi que des renforcements de voies et de nombreuses réfections au III<sup>e</sup> arrondissement.

*B. 3. Bâtiments et installations mécaniques des stations.* Dépenses en plus sur l'année 1906 et sur le budget de 1907 par suite de modifications et de l'entretien de bâtiments d'administration et de service, de l'amélioration des locaux et des logements de service, de l'entretien des installations hydrauliques du Simplon, d'une plus grande consommation d'eau, de salaires plus élevés et du renchérissement des matériaux.

*B. 4. Télégraphes, signaux et divers.* L'accroissement des appareils de sûreté a provoqué des frais d'entretien et d'amélioration plus importants; il en est de même de l'entretien et du remplacement de clôtures et barrières.

*B. 5. Déblayage de la neige et de la glace.* Conditions de température défavorables et amélioration des salaires.

*C. 1. Frais de bureau.* Plus de dépenses pour imprimés et insertions.

*C. 2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service.* Dépense inférieure aux prévisions, le III<sup>e</sup> arrondissement ayant remplacé la bonification en espèces par des livraisons de vieilles traverses pour le chauffage des guérites de gardes; il y a par contre une augmentation de frais pour le chauffage des installations du tunnel du Simplon.

*C. 3. Eclairage de la voie.* Eclairage plus intense dans les tunnels et lors de travaux de nuit.

*C. 4. Complément et entretien de l'inventaire.* Fortes ré-

parations de wagons à ballast, entretien général plus important et remplacement d'outillage.

### III Expédition et mouvement.

Les dépenses de 1907 se sont élevées à fr. 31,703,410.95, se répartissant de la manière suivante:

Rubriques.	Compte 1906.		Budget 1907.		Compte 1907.		Compar. avec 1906.		Compar. avec budget.	
	Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.	
A 1. Inspection de l'exploitation et du mouvement . . . . .	774,273		821,830		818,657		44,384		—	3,173
2. Chefs de gare et de station et leur personnel . . . . .	18,598,288		19,729,650		20,509,509		1,911,221		+	779,859
3. Personnel des trains . . . . .	6,431,632		6,744,210		7,029,883		598,251		+	285,673
B 1. Frais de bureau . . . . .	1,050,918		1,077,390		1,120,023		69,110		+	42,633
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service et éclairage des gares et stations	1,429,715		1,426,210		1,589,603		159,888		+	163,393
3. Complément et entretien de l'inventaire . . . . .	291,648		239,500		352,735		61,087		+	113,235
4. Matières de consommation pour installations mécaniques et p <sup>r</sup> appareils télégraphiques	29,514		29,300		35,507		5,993		+	6,207
5. Camionnage et plombage . . . . .	119,865		110,400		131,270		11,405		+	20,870
6. Divers . . . . .	69,865		72,500		116,224		46,359		+	43,724
	28,795,713		30,250,990		31,703,411		2,907,698		+	1,452,421

Il y a ainsi augmentation de 10,10 % sur 1906 et de 4,80 % sur le budget.

Le développement du trafic provoque nécessairement une augmentation de dépenses des chapitres III. Expédition et mouvement et IV. Traction et matériel; voici les données comparatives en kilomètres de locomotives, service de manœuvre compris, mais à l'exclusion des voitures automotrices:

Compte 1906	Budget 1907	Compte 1907	Compar. avec 1906	Compar. avec budget
Km. loc.	Km. loc.	Km. loc.	Km. loc.	Km. loc.
34,772,709	36,000,000	<b>38,362,064</b>	+ 3,589,355	+ 2,362,064

L'augmentation de parcours est de 10,32 % sur l'année précédente et de 6,56 % sur nos prévisions.

Ici également le surcroît de dépenses aux rubriques du personnel provient de l'engagement de nouveaux agents et du fait que les augmentations légales au 1<sup>er</sup> avril 1906 sont comprises pour trois mois de plus dans le compte de 1907; les détails traduits en chiffres figurent dans l'annexe au compte d'exploitation, pages 38 et 39 du compte annuel.

*A. 1. Inspection de l'exploitation et du mouvement.* Légère diminution de dépenses sur le budget, due à des mutations.

*A. 2. Chefs de gare et de station et leur personnel.* Les causes de l'augmentation des dépenses citées à plusieurs reprises au cours du présent rapport, s'appliquent spécialement à cette rubrique importante du personnel. Ajoutons-y les augmentations triennales pour une année complète, l'élévation des salaires et l'accroissement de personnel nécessité par le développement du trafic, puis la reconstruction et l'agrandissement de gares et stations, le nouveau classement des stations, la diminution du temps de présence et enfin la distribution de vareuses d'été.

*A. 3. Personnel des trains.* D'une manière générale, mêmes motifs d'augmentation de dépenses que sous A. 2., auxquels vient s'ajouter un surcroît des allocations accessoires résultant de l'augmentation des parcours.

*B. 1. Frais de bureau.* Excédent de dépenses dû à l'extension du trafic et portant sur les billets et les ordres de service.

*B. 2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service et éclairage des gares et stations.* L'amélioration consistante de l'éclairage des gares et stations, l'augmentation des

locaux de service et la prolongation de la durée d'éclairage par suite de la progression du trafic sont les causes essentielles de l'accroissement de dépenses sur cette rubrique; citons encore le renchérissement général des combustibles.

*B. 3. Complément et entretien de l'inventaire.* L'augmentation sensible des dépenses est due à l'entretien et au remplacement d'un plus grand nombre d'objets d'inventaire; citons la mise en état de l'inventaire à l'occasion de l'ouverture de la nouvelle gare de Bâle, l'acquisition de boîtes de pansement, la modification et le remplacement de lanternes du personnel des trains, l'entretien des bâches, etc.

*B. 4. Matières de consommation pour installations mécaniques des stations et appareils télégraphiques.* Légère dépense en plus ensuite du renchérissement des matières et d'une plus forte consommation.

*B. 5. Camionnage et plombage.* Bonification plus élevée pour le camionnage au IV<sup>e</sup> arrondissement.

*B. 6. Divers.* Plus de frais pour examens médicaux, plus de manœuvres avec chevaux dans les gares; en outre distribution de boissons chaudes au personnel en hiver.

#### IV. Traction et matériel.

En 1907, les dépenses se sont élevées à fr. 36,679,788. 24,  
dont voici la répartition:

Rubriques.	Compte 1906.		Budget 1907.		Compte 1907.		Compar. avec 1906.		Compar. avec budget.	
	Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.	
A 1. Bureaux centraux de la traction . . . . .	415,609		452,245		432,537		+ 16,928		—	19,708
2. Personnel des machines et visiteurs du matériel . . . . .	8,827,065		9,287,940		9,659,189		+ 832,124		+ 371,249	
3. Personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage du matériel roulant . . . . .	1,990,864		2,150,700		2,264,753		+ 273,889		+ 114,058	
B 1. Combustibles . . . . .	11,084,545		11,027,400		12,926,227		+ 1,841,682		+ 1,898,827	
2. Suif et graisses . . . . .	433,744		458,900		404,448		— 29,296		— 54,452	
3. Huile pour l'éclairage et éclairage électrique . . . . .	159,830		164,000		182,699		+ 22,869		+ 18,699	
4. Matières servant au nettoyage et à la désinfection, eau, sable et divers . . . . .	491,147		465,500		538,518		+ 47,371		+ 73,018	
C 1 <sup>a</sup> . Entretien des locomotives et tenders . . . . .	4,154,978		4,351,000		4,854,269		+ 699,291		+ 503,269	
A reporter	27,557,782		28,357,685		31,262,640		+ 3,704,858		+ 2,904,955	

Rubriques.	Compte 1906.		Budget 1907.		Compte 1907.		Compar. avec 1906.		Compar. avec budget.	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Report	27,557,782	28,357,685	31,262,640	31,262,640	3,704,858	3,704,858	2,904,955			
1b. Renouvellement des locomotives et tenders . . .	1,195,798	1,062,500	664,725	664,725	531,073	531,073	397,775			
2a. Entretien des voitures . . .	1,781,981	1,695,000	1,969,645	1,969,645	187,664	187,664	274,645			
2b. Renouvellement des voitures	517,565	422,400	366,215	366,215	151,350	151,350	56,185			
3a. Entretien des wagons . . .	1,458,919	1,448,000	1,789,989	1,789,989	331,070	331,070	341,989			
3b. Renouvellement des wagons	483,213	447,400	89,258	89,258	393,955	393,955	358,142			
4a. Entretien des voitures automobiles . . .	2,313	5,000	3,053	3,053	740	740	1,947			
4b. Renouvellement des voitures automobiles . . .	36,230	—	—	—	36,230	36,230	—			
D 1. Frais de bureau . . .	40,691	53,400	45,385	45,385	4,694	4,694	8,015			
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service	154,404	160,500	173,573	173,573	19,169	19,169	13,073			
3. Complément et entretien de l'inventaire . . .	308,078	248,000	291,265	291,265	16,813	16,813	43,265			
4. Divers . . .	15,186	16,850	24,040	24,040	8,854	8,854	7,190			
	<b>33,552,160</b>	<b>33,916,735</b>	<b>36,679,788</b>	<b>36,679,788</b>	<b>3,127,628</b>	<b>3,127,628</b>	<b>2,763,053</b>			

L'augmentation est ainsi de 9,32 % sur 1906 et de 8,15 % sur le budget.

Comme on le sait, ce chapitre comprend aussi l'amortissement du matériel roulant mis au rebut, dépense qui est couverte par le fonds de renouvellement et figure 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, c'est-à-dire des dépenses pour personnel, matières de consommation, entretien du matériel d'exploitation et divers:

	Compte 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Compte 1907 Fr.	Compar. avec 1906 Fr.	Compar. avec budget Fr.
Dépenses totales . . .	33,552,160	33,916,735	<b>36,679,788</b>	+3,127,628	+2,763,053
moins:					
Amortissement de matériel mis au rebut	2,232,807	1,932,300	<b>1,120,198</b>	-1,112,609	- 812,102
Dépenses nettes	<u>31,319,353</u>	<u>31,984,435</u>	<b><u>35,559,590</u></b>	<u>+4,240,237</u>	<u>+3,575,155</u>

L'excédent des dépenses nettes est ainsi de 13,54 % sur 1906 et de 11,18 % sur le budget.

L'accroissement des dépenses aux rubriques du personnel est dû aux mêmes causes que pour les chapitres précédents, soit l'augmentation triennale au 1<sup>er</sup> avril 1906 supportée pour toute l'année 1907, l'engagement de personnel nouveau, la réduction des heures de travail et l'élévation du salaire minimum; voir détails aux pages 40 et 41 de l'annexe aux comptes annuels.

*A. 1. Bureaux centraux de la traction.* Dépense inférieure à nos prévisions par suite de vacances temporaires et de mutations.

*A. 2. Personnel des machines et visiteurs du matériel.* Aux causes générales d'augmentation citées plus haut, il faut ajouter un surcroît d'allocations accessoires.

*A. 3. Personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage du matériel roulant.* Augmentation de traitements légaux, élévation du salaire minimum et accroissement de personnel.

*B. 1. Combustibles.* La cause de cette forte augmentation de dépenses réside dans l'extension du trafic; comme nous l'avons dit au chapitre III, l'accroissement des parcours kilométriques de locomotives, service de manœuvre compris, a été de 10,32 % sur l'année précédente et de 6,56 % sur les prévisions budgétaires; mentionnons en outre l'utilisation des

locomotives de type lourd et le renchérissement des combustibles.

*B. 2. Suif et graisses.* Le nouveau contrat, stipulant la fixation de prix par kilomètre de locomotive, a eu pour effet une diminution de dépense supérieure à l'augmentation provoquée par l'accroissement des parcours.

*B. 3. Huile pour l'éclairage et éclairage électrique.* Prestations plus importantes et amélioration de l'éclairage des trains.

*B. 4. Matières servant au nettoyage et à la désinfection, eau, sable et divers.* Consommation plus forte (pour l'eau surtout) nécessitée par le plus grand nombre de parcours.

*C. 1<sup>a</sup> à 4<sup>a</sup>. Entretien du matériel roulant.* Les dépenses d'entretien du matériel roulant, renouvellement non compris, se montent à :

Compte 1905	Budget 1907	Compte 1907	Compar. avec 1906	Compar. avec budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr	Fr.
7,398,191	7,499,000	8,616,956	+ 1,218,765	+ 1,117,956

L'augmentation sur 1906 est donc de 16,47 %; sur le budget de 1907, elle est de 14,91 %.

Il faut attribuer cet accroissement très sensible à l'augmentation des parcours, à l'amélioration des salaires, aux vacances payées et à la réduction du temps de travail des ouvriers des ateliers, comme aussi au renchérissement des matières.

*C. 1<sup>b</sup> à 4<sup>b</sup>. Renouvellement du matériel roulant.* (Voir mise au rebut à la charge du fonds de renouvellement, pages 78 et 88). Le chiffre des amortissements effectués en 1907 est inférieur à celui de 1906 et à nos prévisions. Lors de l'établissement du budget, on avait prévu la mise au rebut de 16 locomotives, 4 chaudières, 50 voitures et 97 wagons; en réalité, on a amorti 11 locomotives, 1 chaudière, 37 voitures et 23 wagons.

*D. 1. Frais de bureau.* Comparativement au budget, il y a une légère diminution de dépenses.

*D. 2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service.* Dépense en plus par suite du plus grand nombre de locaux et de leur amélioration; prolongation du service de nuit.

*D. 3. Complément et entretien de l'inventaire.* L'entretien des batteries d'accumulateurs, dont le nombre augmente cha-

que année, ainsi que celui d'autres objets d'inventaire, a occasionné plus de frais qu'on ne l'avait prévu.

#### V. Dépenses diverses.

Pour 1907 ces dépenses se sont élevées à fr. 9,682,777.53.  
qui se répartissent comme suit:

Rubriques	Compte 1906.		Budget 1907.		Compte 1907.		Compar. avec 1906.		Compar. avec budget.	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Loyers pour gares et sections de lignes communes .	567,656		572,600		613,630		45,974		41,030	
2. Location de matériel roulant	2,919,084		2,640,000		3,530,547		611,463		890,547	
3. Locations diverses . . .	36,780		39,000		35,455		1,325		3,545	
C 1. Frais judiciaires . . .	26,207		30,500		39,369		13,162		8,869	
2. Assurances contre l'incendie	156,332		166,000		164,866		8,534		1,134	
3. Assurances et indemnités p <sup>r</sup> accidents . . . . .	927,054		860,000		1,056,419		129,365		196,419	
4. Assurances et indemnités de transport . . . . .	170,623		140,000		243,064		72,441		103,064	
5. Frais de transport par suite d'interruption de la voie .	—		1,200		5		5		1,195	
6. Impôts et droits . . . . .	78,579		61,000		86,583		8,004		25,583	
7. Contributions aux caisses de secours, pensions, subsides et gratifications . . . . .	2,613,174		3,239,700		3,701,324		1,088,150		461,624	
8. Divers . . . . .	355,968		225,000		211,516		144,452		13,484	
	<b>7,851,457</b>		<b>7,975,000</b>		<b>9,682,778</b>		<b>1,831,321</b>		<b>1,707,778</b>	

La forte augmentation de dépenses, soit 23,31 % sur 1906 et 21,41 % sur le budget, atteint surtout les rubriques: location de matériel roulant, indemnités de transports et pour accidents et contributions à la caisse de pensions et de secours. En voici la justification:

*A. 1. Loyers pour gares et tronçons communs.* Les dépenses en plus sur l'année précédente et sur le budget concernent la gare de Domodossola et le chemin de fer de jonction à Bâle; pour 1907 la cojouissance de la gare de Domodossola comprend l'année entière, tandis que pour 1906 elle a duré 7 mois seulement; quant au chemin de fer de jonction, le développement du trafic a augmenté la part des chemins de fer badois au produit net résultant de l'exploitation commune, part portée à cette rubrique comme loyer.

*A. 2. Location de matériel roulant.* Le tableau ci-après donne la comparaison des dépenses, des recettes (voir chapitre des recettes diverses) et des dépenses nettes:

	Compte 1906. Fr.	Budget 1907. Fr.	Compte 1907. Fr.	Compar. avec 1906. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
Dépenses . . .	2,919,084	2,640,000	<b>3,530,547</b>	+611,463	+890,547
Recettes . . .	1,283,991	1,040,000	<b>1,304,847</b>	+ 20,856	+264,847
Dépenses nettes .	<u>1,635,093</u>	<u>1,600,000</u>	<u><b>2,225,700</b></u>	<u>+590,607</u>	<u>+625,700</u>

L'excédent des dépenses nettes sur 1906 est donc de 36,12 % et sur le budget de 39,11 %. L'augmentation des dépenses n'est pas seulement effective, mais proportionnellement beaucoup plus forte que celle des recettes; cela provient des parcours plus nombreux de véhicules étrangers, ainsi que de leur séjour prolongé sur nos lignes par suite de leur utilisation plus rationnelle.

*A. 3. Locations diverses.* Légère diminution de dépenses sur l'année précédente et sur nos prévisions.

*C. 1. Frais judiciaires.* Plus de dépenses par suite de la liquidation de divers procès.

*C. 2. Assurances contre l'incendie.* L'excédent de dépenses sur 1906 résulte de l'augmentation des valeurs assurées; par contre les prévisions budgétaires n'ont pas été atteintes.

*C. 3. Indemnités pour accidents.* Le 1<sup>er</sup> arrondissement accuse une diminution de dépenses, deux procès de l'accident de Palézieux n'ayant pu être liquidés; par contre la régula-

risation de divers cas de responsabilité aux II<sup>e</sup> et III<sup>e</sup> arrondissements a provoqué une augmentation importante de dépenses.

*C. 4. Indemnités de transport.* Ici également l'extension du trafic a eu pour conséquence un surcroît de dépenses.

*C. 6. Impôts et droits.* Plus de dépenses par suite de l'élévation des valeurs imposables, de l'augmentation des biens-fonds disponibles et du paiement d'impôts arriérés.

*C. 7. Contributions aux caisses de secours, pensions, subsides et gratifications.* L'augmentation importante de dépenses se justifie d'un côté par la plus forte contribution de l'administration à la caisse de pensions et de secours C. F. F. par suite de l'entrée en vigueur des nouveaux statuts au 1<sup>er</sup> janvier 1907 et de l'autre par la nomination à poste fixe de nombreux ouvriers. A ce sujet les prévisions budgétaires étaient trop faibles; cela résulte de ce que lors de l'établissement du budget nous n'avions que le projet des nouveaux statuts qui, au cours des tractations, a subi de nombreuses modifications en faveur du personnel; citons par exemple l'élévation du maximum du salaire de base.

*C. 8. Divers.* Les dépenses occasionnées par les fêtes d'inauguration du Simplon et par notre participation à l'exposition de Milan grèvent le compte de 1906; de là une réduction de dépenses en 1907.

## VI. Dépenses et recettes non classées.

Ce chapitre boucle par un excédent net de recettes  
de . . . . . fr. 884,099. 64,  
se décomposant de la manière suivante:

	Compte 1906.		Budget 1907.		Compte 1907.		Compar. avec 1906.		Compar. avec budget.		
	Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		
<i>Dépenses.</i>											
1. Dépenses de parachèvement imputables au compte d'exploitation	1,238,370		1,205,000		1,416,724		+ 178,354		+ 211,724		
<i>Recettes.</i>											
2. Bonification du compte de construction pour frais d'administration et de direction des travaux	178,521		248,000		243,329		+ 64,808		— 4,671		
3. Excédent des recettes pour frais d'exploitation et d'entretien de gares et tronçons communs	978,100		888,970		1,035,826		+ 57,726		+ 146,856		
4. Indemnités pour l'exploitation d'autres lignes	838,711		1,122,700		994,866		+ 156,155		— 127,834		
5. Prestations du service de la traction C. F. F. à d'autres administrations et vice versa (excédent des recettes)	64,506		Excédent de dépenses + 25,000		26,803		— 37,703		+ 51,803		
<i>Excédent de recettes</i>	821,168		1,029,670		884,100		+ 62,632		— 145,570		

1. *Dépenses de parachèvement imputables au compte d'exploitation.* Ce compte spécial supporte les dépenses pour modification d'installations existantes et pour amortissement d'objets disparus de peu d'importance; ces dépenses sont très variables et dépendent plus ou moins de l'avancement des travaux de construction.

Elles ne sont pas portées directement au chapitre II « Entretien et surveillance de la voie », mais on les ajoute distinctement au compte d'exploitation, de façon à n'avoir à ce chapitre que les dépenses nettes pour surveillance, entretien et renouvellement des installations du chemin de fer.

2. *Bonification du compte de construction pour frais d'administration et de direction des travaux.* Ces bonifications au compte d'exploitation ne sont effectuées que pour les grandes constructions et constituent une indemnité pour les prestations du personnel de l'administration aux travaux techniques.

3. *Participation à l'exploitation de gares et tronçons communs (excédent de recettes).* Cette rubrique contient les recettes provenant de la participation d'autres administrations aux frais d'exploitation et d'entretien de gares et sections de lignes communes appartenant aux C. F. F., comme aussi nos dépenses pour les objets utilisés en commun, mais étant la propriété d'autres administrations. Il y a un excédent de recettes; voir détails par gare aux pages 44 à 46 des comptes annuels.

L'augmentation des recettes et des dépenses sur l'année précédente et sur le budget doit être attribuée à l'accroissement des frais d'exploitation des grandes gares communes; de ce fait les parts des administrations cojouissantes, comme celles des C. F. F., ont augmenté; les recettes se sont accrues dans une plus forte proportion que les dépenses.

4. *Indemnités pour l'exploitation d'autres lignes.* On comptabilise ici les bonifications des lignes que nous exploitons pour le compte des propriétaires sur la base de contrats spéciaux. Le détail pour chaque ligne se trouve aux pages 47 et 48 du compte annuel.

L'augmentation de recettes sur 1906 provient de ce qu'en 1907 la bonification pour le tronçon Iselle-Domodossola a été comptabilisée pour une année entière, ainsi que d'une plus forte indemnité pour l'exploitation de la partie française Vallorbe-Pontarlier-Verrières, pour laquelle nous touchons

un tiers des recettes de transport en sus de l'indemnité kilométrique à forfait. D'un autre côté, la bonification pour l'exploitation de la ligne Wald-Rüti ne nous appartient plus, parce qu'à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1906 le service des trains et de la traction est soigné par la Tösstalbahn. C'est aussi une cause de la diminution des recettes sur le budget, à laquelle il faut ajouter une prévision trop élevée des parcours kilométriques sur le tronçon Iselle-Domodossola.

5. *Prestations du service de la traction à d'autres lignes et vice versa.* Voir détail à la page 48 des comptes annuels. La moins-value de l'excédent des recettes sur l'année précédente résulte de ce qu'en 1907 la maison Brown, Boveri & C<sup>ie</sup> a touché pour une année entière les frais de traction électrique sur la ligne Brigue-Iselle; l'excédent sur le budget correspond à des prestations C. F. F. plus importantes sur la ligne Immensee-Arth-Goldau.

### Clôture de compte.

L'excédent des recettes d'exploitation est de fr. 46,484,602. 69.

La comparaison de cet excédent avec les chiffres de l'année précédente et le budget de 1907 accuse les différences ci-après:

	Compte 1906. Fr.	Budget 1907. Fr.	Compte 1907. Fr.	Compar. avec 1906. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
Total des recettes d'exploitation .	132,837,573	132,559,585	<b>142,934,991</b>	+10,097,418	+10,375.406
Total des dépenses d'exploitation .	87,407,906	89,639,540	<b>96,450,388</b>	+ 9,042,482	+ 6,810,848
Excédent de recettes .	<u>45,429,667</u>	<u>42,920,045</u>	<b><u>46,484,603</u></b>	+ 1.054,936	+ 3,564,558

Dans le compte de profits et pertes, cet excédent du produit net de 1907 sur 1906 (environ 1,055,000 francs) est plus que compensé par une réduction de recettes pour intérêts de construction (Simplon pour 5 mois en 1906), par l'augmentation des intérêts d'emprunts, les versements plus élevés au fonds de renouvellement ensuite de prestations plus nombreuses, et enfin par la comptabilisation de la première annuité pour intérêt et couverture du déficit de la caisse de pensions et de secours.

### Compte du fonds de renouvellement.

Le solde de ce compte s'élevait au 31 décembre 1906 à . . . . . fr. 58,775,984. 06

Les versements de 1907 ont été de :

a. Pour voie de fer . . .	fr. 3,506,534. 10	
b. P <sup>r</sup> matériel roulant . . . »	3,825,108. 95	
c. P <sup>r</sup> mobilier et ustensiles . . . »	360,508. 25	
	<hr/>	fr. 7,692,151. 30

Les prélèvements de 1907 ont atteint :

a. Pour voie de fer . . .	fr. 4,619,315. 25	
b. P <sup>r</sup> matériel roulant . . . »	1,120,198. 17	
c. P <sup>r</sup> mobilier et ustensiles »	329,959. 48	
	<hr/>	» 6.069,472. 90

Excédent des versements 

---

 » 1,622,678. 40

Total à fin 1907 

---

 fr. 60,398,662. 46

Jusqu'à concurrence de fr. 58,744,305, ce montant est couvert par les titres du portefeuille de renouvellement (voir comptes de 1907, page 202).

Le chiffre des prélèvements pour voie de fer est d'environ fr. 1,112,000 supérieur à celui des versements et cet état de choses durera aussi longtemps que le renouvellement de la superstructure par du matériel C.F.F. sera effectué selon le programme actuel.

L'excédent total des versements sur les prélèvements comporte fr. 1,622,678; il était de fr. 162,413 en 1906; cette différence d'environ fr. 1,460,000 résulte de versements plus importants dus à de plus nombreuses prestations, ainsi que de prélèvements inférieurs pour renouvellement du matériel roulant.

### Compte du fonds de couverture des pensions de l'ancienne compagnie J. S.

Au 31 décembre 1906, le solde de ce fonds était de	fr. 673,399. 40
A ajouter : Intérêt 3½ % pour 1907	» 21,881. 05
	<hr/> fr. 695,280. 45
Pensions payées en 1907	» 90,105. 55
Solde à fin 1907	<hr/> fr. 605,174. 90

### Compte des entreprises accessoires.

#### Navigation à vapeur sur le lac de Constance.

Le produit net de 1907 s'élève à fr. 179,303.14

	Compte 1906. Fr.	Budget 1907. Fr.	Compte 1907. Fr.	Compar. avec 1906. Fr.	Compar. avec budget Fr.
Recettes	735,089	653,000	<b>797,652</b>	+ 62,563	+ 144,652
Dépenses	569,775	626,570	<b>618,349</b>	+ 48,574	— 8,221
Produits nets	<u>165,314</u>	<u>26,430</u>	<b>179,303</b>	+ 13,989	+ 152,873

Les dépenses en plus sur 1906 concernent les rubriques du personnel, l'entretien des bateaux, etc., et les amortissements; cependant les recettes ont augmenté dans une plus forte proportion que les dépenses, d'où produit net plus élevé. La grande différence avec le budget provient de ce que nos prévisions de recettes étaient trop faibles.

### Compte de profits et pertes.

#### Recettes.

1. *Solde actif de 1906.* Il s'élève à fr. 4,828,523. 79

Conformément à la décision de notre Conseil d'administration, sanctionnée par l'Assemblée fédérale, il a été prélevé sur ce solde : Dépenses à amortir pour l'extension et l'agrandissement de gares, soit

A reporter fr. 4,828,523. 79

Report fr. 4,828,523. 79

le solde de ce compte . fr. 1,366,852. 07

Couverture de la perte  
provenant de la vente  
des obligations 3 % dif-  
férentiel de 1903, reprises  
en 1907 du portefeuille  
des caisses de secours . » 296,197. 50

Suppléments de traite-  
ment pour 1906, alloués  
au personnel en raison  
du renchérissement de  
la vie . . . . . » 2,246,652. 50

» - 3,909,702. 07

Reste fr. 918,821. 72

2. *Excédent des recettes de l'exploitation.* Il  
est de . . . . . fr. 46,484,602. 69

Compte 1906.	Budget 1907.	Compte 1907.	Compar. avec 1906.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
45,429,667	42,920,045	<b>46,484,603</b>	+1,054,936	+3,564,558

L'augmentation sur 1906 est ainsi de 2,32 %; elle est de 8,31 % sur le budget.

Cet accroissement résulte des fluctuations dans les recettes et les dépenses d'exploitation, motivées au cours du présent rapport.

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	65,80
» 1907 il est de	67,48

(en tenant compte des allocations de renchérissement de la vie :

pour 1906	67,49
» 1907	69,22

Dans le calcul pour les années 1906 et 1907 ne sont pas comprises les allocations de renchérissement de la vie payées au personnel.

L'excédent sur 1906 est donc de 1,68. Il en résulte que les

dépenses d'exploitation se sont accrues dans de plus fortes proportions que les recettes; la justification des différences a été donnée dans le présent rapport.

3. *Produit des capitaux disponibles.* Ils ont produit en 1907 . . . . . fr. 4,073,761. 34

Compte 1906.	Budget 1907.	Compte 1907.	Compar. avec 1906.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
4,150,614	2,860,000	<b>4,073,761</b>	- 76,853	+ 1,213,761

Il y a donc diminution de 1,85 % sur 1906 et plus-value de 42,44 % sur les prévisions budgétaires.

	Revenus en 1906.	Revenus en 1907.	Différences en 1907.
	Fr.	Fr.	Fr.
Intérêts des titres en portefeuille, y compris les titres du fonds de renouvellement	3,218,714. 80	2,715,916. 55	- 502,798. 25
Bénéfice sur réalisations de titres et plus-values . . .	146,843. 25	50,251. 29	- 96,591. 96
Bénéfices de change, es-comptes divers et coupons prescrits . . . . .	121,445. 59	26,292. 28	- 95,153. 31
Intérêts perçus en comptes courants . . . . .	564,428. 08	1 010,461. 26	+ 446,033. 18
Produits du portefeuille de change . . . . .	81,195. 54	260,553. 32	+ 179,357. 78
Intérêts divers . . . . .	17,987. 38	10,286. 64	- 7,700. 74
<b>Totaux</b>	<u>4,150,614. 64</u>	<u>4,073,761 34</u>	<u>- 76,853. 30</u>

4. *Intérêts des capitaux employés à la construction de nouvelles lignes.*

Ces intérêts se sont élevés à . . . . . fr. 578,796. 81

Compte 1906.	Budget 1907.	Compte 1907.	Compar. avec 1906.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1,388,058	700,000	<b>578,797</b>	- 809,261	- 121,203

La diminution sur 1906 est de 58,30 % et sur les estimations budgétaires de 17,31 %.

Le compte de 1906 comprend encore les intérêts du Simplon pour 5 mois.

5. *Produit des entreprises accessoires.* La navigation à vapeur sur le lac de Constance a produit en 1907 fr. 179,303. 14.

Voir le compte y relatif page 74 du présent rapport.

6. *Sommes prélevées sur les fonds spéciaux.* Ce sont les prélèvements sur le fonds de renouvellement et ceux effectués sur le fonds de couverture de pensions de l'ancienne compagnie Jura-Simplon.

a. *Prélèvements sur le fonds de renouvellement.* En 1907, ils ont atteint . . . . . fr. 6,069,472. 90,  
se décomposant comme suit:

	Compte 1906.		Budget 1907.		Compte 1907.		Compar. avec 1906.		Compar. avec budget.	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
<b>Renouvellement de la superstructure.</b>										
Ier arrondissement . . .	1,057,956	1,118,000	1,161,552	+	103,596	+	43,552			
IIe » . . .	985,335	1,075,000	988,468	+	3,133	-	86,532			
IIIe » . . .	1,441,949	1,422,000	1,484,610	+	42,661	+	62,610			
IVe » . . .	1,050,927	745,000	984,685	-	66,242	+	239,685			
	<b>4,536,167</b>	<b>4,360,000</b>	<b>4,619,315</b>	+	<b>83,148</b>	+	<b>259,315</b>			

**Renouvellement du matériel roulant.**

Locomotives . . .	1,134,131	1,002,500	654,334	-	479,797	-	348,166
Chaudières . . .	61,667	60,000	10,391	-	51,276	-	49,609
Voitures . . .	517,566	422,400	366,215	-	151,351	-	56,185
Wagons . . .	483,213	447,400	89,258	-	393,955	-	358,142
Voitures automotrices . . .	36,230	-	-	-	36,230	-	-
	<b>2,232,807</b>	<b>1,932,300</b>	<b>1,120,198</b>	-	<b>1,112,609</b>	-	<b>812,102</b>

**Renouvellement du mobilier.**

Administration centrale et ar-							
rondissements I à IV . . .	153,322	150,000	329,960	+	176,638	+	179,960
<b>Total des prélèvements</b>	<b>6,922,296</b>	<b>6,442,300</b>	<b>6,069,473</b>	-	<b>852,823</b>	-	<b>372,827</b>

*b. Prélèvements sur le fonds de couverture des anciennes pensions J. S.* En 1907, ces prélèvements se sont élevés à  
fr. 90,105. 55.

Compte 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Compte 1907 Fr.	Compar. avec 1906 Fr.	Compar. avec budget Fr.
97, 33	100,000	90,105	— 6,928	— 9,895

7. *Subventions pour l'exploitation fr. 99,000.* Ce poste résulte du traité conclu entre la Suisse et l'Italie, en date du 25 novembre 1895, prévoyant le paiement par le Gouvernement italien d'une subvention annuelle de . . . fr. 66,000 pendant toute la durée de la concession du Simplon.

Période du 1 <sup>er</sup> juin 1906 au 31 mai 1907	.	fr. 66,000
» » 1 <sup>er</sup> » 1907 au 30 novembre 1907	»	<u>33,000</u>
		<u>fr. 99,000</u>

Le budget de 1906 prévoyait une recette de fr. 66,000 mais il n'a rien été comptabilisé de ce chef pour 1906, attendu que l'ouverture à l'exploitation du tunnel du Simplon n'a eu lieu que le 1<sup>er</sup> juin 1906 et que le règlement de la subvention annuelle n'a été effectué qu'en 1907, pour la période du 1<sup>er</sup> juin 1906 au 31 mai 1907. Le terme suivant a été réglé pour un semestre.

8. *Ressources et rentrées diverses.* Elles ont produit en 1907 . . . . . fr. 40,885. 95.

Compte 1906. Fr.	Budget 1907. Fr.	Compte 1907. Fr.	Compar. avec 1906. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
59,039	20,000	40,836	- 18,153	+ 20,886

Ces rentrées se décomposent pour 1907 comme suit:

Superdividende pour 1906 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
Chemin de fer du lac de Thoune. Indemnité pour la jouissance de la station de Scherzligen, du 1 <sup>er</sup> janvier 1902 au 31 décembre 1906	» 24,505. 50
Gains sur réalisations de biens-fonds disponibles . . . . .	» 1,300. 85
Total	<u>fr. 40,885. 95</u>

## Dépenses.

1. *Bonification payée aux propriétaires de lignes prises à bail* . . . . . fr. 30,000.

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

2. *Intérêts en comptes courants, provisions, etc.* Nous avons payé de ce chef . . . . . fr. 344,721.

Compte 1906. Fr.	Budget 1907. Fr.	Compte 1907. Fr.	Compar. avec 1906. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
609,167	607,000	<b>344,721</b>	— 264,446	— 262,279

Il y a donc diminution de la somme d'intérêts débiteurs sur 1906 de 43,11 % et diminution sur les prévisions budgétaires de 43,20 %.

La dépense de 1907 se décompose comme suit:

Intérêts en comptes courants . . . . .	fr. 5,619. 83
» sur bons de caisse . . . . .	» 30,277. 85
» divers . . . . .	» 43,846. 40
Commissions payées sur coupons et encaissement de titres . . . . .	» 69,822. 76
Agios, pertes de cours, moins-values de titres et divers . . . . .	» 195,154. 22
<b>Total</b>	<u><b>fr. 344,721. 06</b></u>

3. *Intérêts des emprunts consolidés.* En 1907, cette dépense s'est élevée à . . . . . fr. 40,675,531

Compte 1906. Fr.	Budget 1907. Fr.	Compte 1907. Fr.	Compar. avec 1906. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
39,505,387	38,926,000	<b>40,675,531</b>	+1,170,144	+1,749,531

Le tableau suivant, qui indique les intérêts payés sur chacun des emprunts consolidés, explique les différences en plus de 2,96 % sur 1906 et en plus de 4,49 % sur nos prévisions budgétaires.

Désignation des emprunts	Compte	Budget	Compte	Observations.
	de 1906. Fr.	de 1907. Fr.	de 1907. Fr.	
Rente 3% des chemins de fer de 1890	2,079,990	2,079,990	2,079,990	Augmentation sur compte 1906 et budget fr. 1,750,000 provenant de l'émission de fr. 50,000,000 oblig. 3 1/2 % des C. F. F. de 1899/02, série K, jouissance 31 décembre 1906, pour besoins de construction.
Chemins de fer fédéraux 3 1/2 % de 1899/1902	15,750,000	15,750,000	17,500,000	
Rente suisse des C. F. F. de 1900	3,000,000	3,000,000	3,000,000	Diminution de fr. 16,404 en 1907 sur 1906. — Provient de remboursements de titres sortis au tirage. Diminution de fr. 4,533 en 1907 sur 1906. — Même observation.
Chemins de fer fédéraux 1903 3 % différé	5,250,000	5,250,000	5,250,000	
Central-Suisse 4 % de 1876	924,422	908,018	908,018	Diminution de fr. 6038 en 1907 sur 1906. — Provient de remboursements de titres arrivant à échéance. Diminution de fr. 3,600 en 1907 sur 1906. — Provient du remboursement du solde le 1er févr. 1907.
Central-Suisse 4 % de 1880	732,067	727,533	727,534	
» 3 1/2 % juin 1894	1,050,000	1,050,000	1,050,000	Diminution de fr. 6038 en 1907 sur 1906. — Provient de remboursements de titres arrivant à échéance. Diminution de fr. 3,600 en 1907 sur 1906. — Provient du remboursement du solde le 1er févr. 1907.
» 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	Diminution de fr. 6038 en 1907 sur 1906. — Provient de remboursements de titres arrivant à échéance. Diminution de fr. 3,600 en 1907 sur 1906. — Provient du remboursement du solde le 1er févr. 1907.
» 3 1/2 % 1894	350,000	350,000	350,000	
» 3 1/2 % 1895	245,000	245,000	245,000	Diminution de fr. 6038 en 1907 sur 1906. — Provient de remboursements de titres arrivant à échéance. Diminution de fr. 3,600 en 1907 sur 1906. — Provient du remboursement du solde le 1er févr. 1907.
» 3 1/2 % 1896	1,225,000	1,225,000	1,225,000	
» 3 1/2 % 1897	367,937	367,937	367,937	Diminution de fr. 6038 en 1907 sur 1906. — Provient de remboursements de titres arrivant à échéance. Diminution de fr. 3,600 en 1907 sur 1906. — Provient du remboursement du solde le 1er févr. 1907.
Subvention rive droite du lac de Zurich (N. O. B.)	32,813	26,775	26,775	
Subvention Bülach - Schaffhouse (N. O. B.)	3,910	310	310	A reporter
	32,181,139	32,150,563	33,900,564	

Désignation des emprunts	Compte de 1906.		Budget de 1907.		Compte de 1907.		Observations.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
Report	32,181,139	846,724	32,150,563	798,724	33,900,564	798,724	Diminution de fr. 48,000 en 1907 sur 1906. — Provient de remboursements de titres sortis au tirage.
Union-Suisse I <sup>re</sup> hyp. . . . .							Diminution de fr. 24,000 en 1907 sur 1906. — Même observation.
» II <sup>e</sup> » . . . . .		424,468	400,468	400,468	400,468	400,468	Solde remboursé le 1er juillet 1907.
» 3 et 5 % de 1857 . . . . .		6,607	1,230	1,230	1,230	1,230	Diminution de fr. 4,335 en 1907 sur 1906. — Provient de remboursements de titres sortis au tirage.
» 3 et 5 % de 1859 . . . . .		8,370	4,035	4,035	4,035	4,035	Diminution de fr. 3,895 en 1907 sur 1906. — Même observation.
Franco-Suisse 2 <sup>8</sup> / <sub>11</sub> % de 1868 . . . . .		438,561	434,666	434,666	434,666	434,666	Diminution de fr. 1,236 en 1907 sur 1906. — Même observation.
Jougne-Eclépens 3 % . . . . .		218,574	217,338	217,338	217,338	217,338	Solde remboursé le 31 mars 1907.
Jura-Berne-Lucerne 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % 1889 . . . . .		477,610	74,620	74,620	74,620	74,620	id.
Brünig 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % 1889 . . . . .		67,297	7,849	7,849	7,849	7,849	
Jura-Simplon 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % 1894 . . . . .		4,836,037	4,836,037	4,836,037	4,836,037	4,836,037	
		<b>39,505,387</b>	<b>*38,925,530</b>	<b>40,675,531</b>	<b>40,675,531</b>	<b>40,675,531</b>	

(\* arrondi dans le budget à fr. 38,926,000)

### Comparaison de nos charges d'intérêts.

	Compte 1906.		Budget 1907.		Compte 1907.	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Intérêts en comptes courants, commissions, etc. . . . .		609,167	607,000	607,000	344,721	344,721
Intérêts des emprunts consolidés . . . . .		39,505,387	38,926,000	38,926,000	40,675,531	40,675,531
Charges brutes	40,114,554	39,533,000	39,533,000	41,020,252	41,020,252	41,020,252
Produit des capitaux disponibles et intérêts de construction . . . . .	5,538,673	3,560,000	3,560,000	4,652,558	4,652,558	4,652,558
Charges nettes	34,575,881	35,973,000	35,973,000	36,367,694	36,367,694	36,367,694

Sur 1906, l'augmentation de nos charges d'intérêts est de fr. 1,791,813; elle est le fait de nos dépenses pour travaux d'extension et de parachèvement, ainsi que de nos acquisitions de matériel.

Sur les prévisions budgétaires, l'augmentation est de fr. 394,694; elle s'explique par le fait que, d'une part, nous avons été trop optimistes en évaluant à 14 millions la moyenne du capital à décaisser pour les besoins des constructions et que, d'autre part, nous avons dû faire subir au portefeuille des moins-values imprévues pour pertes de cours sur des titres. En outre les intérêts de capitaux affectés à des constructions nouvelles, budgetés à fr. 700,000 n'ont donné que fr. 578,800. Par contre une amélioration sensible s'est produite sur le rendement des capitaux disponibles.

4. *Sommes affectées à des amortissements.* En 1907, nous amortissons . . . . . fr. 5,953,057.14.

Compte 1906. Fr.	Budget 1907. Fr.	Compte 1907. Fr.	Compar. avec 1906. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
5,890,441	6,019,000	<b>5,953,057</b>	+ 62,616	— 65,943

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

a) *amortissement légal.* Il se compose de:

la 5 <sup>e</sup> annuité sur capital d'établissement au 31 décembre 1902, soit le 0,558422 % de fr. 889,615,022 =	fr. 4,967,806. —
la 4 <sup>e</sup> annuité des dépenses faites en 1903, soit le 0,564159 % de fr. 12,905,691 =	» 72,808. 60
la 3 <sup>e</sup> annuité des dépenses faites en 1904, soit le 0,545081 % de fr. 23,717,654 =	» 129,280. 40
la 2 <sup>e</sup> annuité des dépenses faites en 1905, soit le 0,546549 % de fr. 22,544,071 =	» 118,728. 15
la 1 <sup>re</sup> annuité des dépenses faites en 1906, soit le 0,508340 % de fr. 22,959,266 =	» 116,825. 95
	<u>fr. 5,405,449. 10</u>

Le total des dépenses de 1906, soumises à l'amortissement en 60 ans, se calcule comme suit:

Dépenses de construction faites en 1906 . . . . .	fr. 30,504,515. —
Moins: dépenses pour matériel d'exploitation (matériel roulant et mobilier) . . . . .	» 10,778,926. —
	<u>fr. 19,725,589. —</u>
Plus le 30 % de ces dépenses pour matériel d'exploitation . . . . .	» 3,233,677. —
	<u>fr. 22,959,266. —</u>

b) *amortissement d'installations disparues.*

Vieux pont en fer sur la Töss, à Töss . . . . .	fr.	22,653. 10
Reliquat du vieux pont de la douane à Zurich . . . . .	»	2,000. —
Ancienne gare de Brigue . . . . .	»	114,005. 90
Vieille plaque tournante à St-Margrethen . . . . .	»	17,279. 20
Pièces de rechange hors d'usage pour matériel roulant du N.O.B. . . . .	»	53,825. 34
		<u>fr. 209,763. 54</u>

c) *amortissement des frais d'emprunts.*

4 <sup>e</sup> annuité pour l'amortissement des différences de cours et frais d'émission de l'emprunt C. F. F. 3 % différé . . . . .	fr.	116,495. —
2 <sup>e</sup> annuité pour l'amortissement du déficit du fonds des chemins de fer fr. 9,754,320 : 60 = . . . . .	»	162,500. —
1 <sup>re</sup> annuité pour l'amortissement des frais d'émission de l'emprunt 3½ % C. F. F. 1905,07 . . . . .	»	58,849. 50
		<u>fr. 337,844. 50</u>
Total	fr.	<u>5,953,057. 14</u>

5. *Versements dans les fonds spéciaux.* Outre l'intérêt du capital de couverture des anciennes pensions J. S., fr. 21,881.05, ce chapitre comprend les versements au fonds de renouvellement, soit . . . . . fr. 7,692,151. 30.

Compte 1906. Fr.	Budget 1907. Fr.	Compte 1907. Fr.	Compar. avec 1906. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
7,084,709	7,046,700	7,692,151	+ 607,442	+ 645,451

Les versements sont de 8,57 % supérieurs à ceux de 1906 et de 9,16 % plus élevés que nos prévisions; c'est une conséquence de l'extension du trafic nécessitant des prestations plus importantes.

Pour 1907, ces versements se décomposent comme suit:

1. *Pour la superstructure:*

a) par mètre de voie, longueur moyenne de l'année 4,114,990 mètres à 30 centimes . . . . .	fr.	1,234,497. —
b) par kilomètre de locomotive ayant circulé sur nos voies (non compris le service de manœuvre) 32,457,673 km. à 7 cts. »	<u>2,272,037. 10</u>	fr. 3,506,534. 10

2. *Pour le matériel roulant.*

Par km. de parcours de nos propres véhicules ayant circulé sur nos lignes et sur des lignes

A reporter fr. 3,506,534. 10

	Report	fr. 3,506,534. 10
étrangères, pour les locomotives y compris le service de manœuvre et haut le pied, soit:		
a) Pour locomotives 33,362,064 km. loc. à 4.7 cts.	fr. 1,803,017. —	
b) Pour voitures 341,997,212 km. essieu à 0,3 cts.	» 1,025,991. 63	
c) Pour wagons 355,750,117 km. essieu à 0,28 cts.	» 996,100. 32	fr. 3,825,108. 95
<i>3. Pour mobilier et ustensiles.</i>		
2½ % de fr. 14,420,330. 50, état moyen de l'année	»	360,508. 25
Total des versements		<u>fr. 7,692,151. 30</u>

### 6. Dépenses pour buts divers.

Nous avons dépensé en 1907 . . . . . fr. 963,201. 60

Compte 1906	Budget 1907	Compte 1907	Compar. avec 1906	Compar. avec budget
fr. 291,205	fr. 732,000	fr. 963,201	fr. + 671,996	fr. + 231,201

Ces dépenses comprennent les postes suivants:

Déficit d'exploitation de la ligne Wald-Rüti budgeté à 30,000 francs.	fr.	9,596. 65
Subventions à des Ecoles de chemins de fer	»	30,626. —

Elles se décomposent comme suit:

St. Gall . . . . .	fr. 11,281
Winterthur . . . . .	» 6,090
Bienne . . . . .	» 13,255
	<u>fr. 30,626</u>

Première annuité pour l'intérêt et l'amortissement du déficit des caisses de secours des anciennes compagnies . . . . .	»	915,000. —
---	---	------------

Nous avons prévu au budget une annuité de fr. 640,000 suivant notre rapport du 17 juillet 1906 au Conseil d'administration, fixant à fr. 16,000,000 le déficit de la caisse de pensions des C. F. F. Mais les statuts entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1907 prévoient, à la charge de la caisse, des prestations plus fortes sans que les contre-prestations aient été élevées dans la même proportion. Il en

A reporter fr. 955,222. 65

	Report	fr. 955,222. 65
<p>résulte que le déficit du bilan d'entrée au 1<sup>er</sup> janvier 1907 ascende à la somme de fr. 22,767,126. 92 dont l'amortissement en 60 ans, intérêts à 3 1/2 %, exige une annuité de fr. 915,000 en chiffre rond, dépassant ainsi de fr. 275,000 celle prévue au budget.</p>		
<p>Indemnité allouée à A. Graf et consorts, employés des C. F. F., ensuite de l'expropriation de leur immeuble « Frohheim » acquis en vue de l'extension de la gare de St-Gall . . . . . »</p>		
	»	7,978. 95
	<b>Total</b>	<b>fr. 963,201. 60</b>

### Comparaison générale du compte de profits et pertes de 1907 avec le compte de 1906 et le budget de 1907.

	Différences de 1907 avec 1906	Différences de 1907 avec budget de 1907
	Fr.	Fr.
Excédent des recettes d'exploitation	+ 1,054,936	+ 3,564,558
Produit des entreprises accessoires .	+ 13,989	+ 152,873
Prélèvements sur fonds spéciaux .	— 859,750	— 382,722
Subventions pour l'exploitation .	+ 99,000	+ 33,000
Ressources et rentrées diverses .	— 18,153	+ 20,886
<i>Différences sur recettes</i> . . . . .	<u>+ 290,022</u>	<u>+ 3,388,595</u>
Charges nettes d'intérêts . . . . .	+ 1,791,812	+ 394,694
Indemnités pour locations de lignes	—	—
Sommes affectées à des amortissements . . . . .	+ 62,616	— 55,943
Versements dans les fonds spéciaux	+ 605,000	+ 644,732
Dépenses diverses . . . . .	+ 671,997	+ 231,202
<i>Différences sur dépenses</i> . . . . .	<u>+ 3,131,425</u>	<u>+ 1,204,685</u>
Différences sur recettes . . . . .	+ 290,022	+ 3,388,595
Différences sur dépenses . . . . .	+ 3,131,425	+ 1,204,685
<i>Différences sur soldes</i> . . . . .	<u>— 2,841,403</u>	<u>+ 2,183,910</u>

Il y a donc diminution sur 1906 de fr. 2,841,403 et amélioration sur nos estimations budgétaires de fr. 2,183,910.

### Bilan au 31 décembre 1907.

Le total actif et passif du bilan au 31 décembre 1907 est de fr. 1,287,804,772. 34 contre fr. 1,238,339,308. 69 au 31 décembre 1906.

## Actif.

I. *Compte de construction.* Il s'élève à fr. 978,956,151. 50

	Chemin de fer et ins- tallations fixes Fr.	Matériel roulant Fr.	Mobilier et ustensiles Fr.	Total Fr.
Au 31 décembre 1906 . . . . .	725,801,434	149,957,224	13,763,399	889,522,057
Dépenses de construction de 1907 . . . . .	74,433,249	13,686,982	1,313,863	89,434,094
Au 31 décembre 1907 . . . . .	<u>800,234,683</u>	<u>163,644,206</u>	<u>15,077,262</u>	<u>978,956,151</u>

Les dépenses portées au compte de construction en 1907 se répartissent de la manière suivante:

a. *Chemin de fer et installations fixes:*

	Fr.	Fr.
Ligne du Simplon Brigue-Iselle . . . . .	68,220,332	
Extension de la station de Chavornay . . . . .	73,593	
"    "    "    "    "    Chexbres-Puidoux . . . . .	468,972	
Agrandissement des Ateliers d'Yverdon . . . . .	509,999	
Nouveau bâtiment de service à la gare de Berne . . . . .	265,398	
Extension de la station de Tägertschi . . . . .	85,726	
Passage supérieur de la route de St. Jacques avec abaissement de la ligne Bâle-Pratteln . . . . .	644,509	
Participation à la construction du nouveau pont dit „Zollbrücke“ à Zurich . . . . .	58,000	
Extension de la station d'Embrach-Rorbas . . . . .	61,067	
"    "    "    "    de Richterswil . . . . .	191,434	
"    "    "    "    "    Siebnen-Wangen . . . . .	52,744	
"    "    "    "    "    Naefels-Mollis . . . . .	78,225	
"    "    "    "    "    Flums . . . . .	84,553	
"    "    "    "    "    d'Uetikon . . . . .	294,595	
"    "    "    "    "    de Zoug . . . . .	207,585	
Voies d'évitement neuves aux stations de Birr- feld, Au (Zurich), Reichenberg et Bilten . . . . .	66,655	
Reconstruction du pont sur la Töss à Töss . . . . .	35,792	
"    "    "    "    "    Thur „ Müllheim . . . . .	56,018	
"    "    "    "    "    "    Andel- fingen . . . . .	151,152	
"    des piliers du pont sur la Thur à Ossingen . . . . .	170,583	
Participation à la construction du canal latéral de la vallée du Rhin . . . . .	113,248	
	<u>71,890,170</u>	A reporter

	Fr.	Fr.
Report	71,890,170	
Suppression de passages à niveau par l'établissement de passages inférieurs et supérieurs	402,310	
Centralisation des aiguilles et signaux à diverses stations . . . . .	525,203	
Acquisitions de terrain en vue d'extensions futures . . . . .	243,085	
Divers (réseau entier) . . . . .	1,372,481	
	<hr/>	74,433,249
<i>b. Matériel roulant:</i>		
	Fr.	Fr.
63 locomotives . . . . .	5,131,633	
moins: amortissement de 11 locomotives . . . . .	703,585	
	<hr/>	4,428,048
222 voitures à voyageurs . . . . .	6,865,988	
moins: amortissement de 37 voitures . . . . .	381,474	
	<hr/>	6,484,514
Installation de l'éclairage électrique . . . . .	92,320	
	<hr/>	6,576,834
461 wagons à marchandises . . . . .	2,945,147	
moins: amortissement de 23 wagons . . . . .	92,977	
	<hr/>	2,852,170
Divers . . . . .	41,697	
Apurement de l'inventaire du matériel roulant	— 211,767	
	<hr/>	13,686,982
<i>c. Mobilier et ustensiles:</i>		
Administration centrale . . . . .	388,013	
Ligne du Simplon Brigue-Iselle . . . . .	194,923	
I <sup>er</sup> arrondissement . . . . .	132,475	
II <sup>e</sup> " . . . . .	290,578	
III <sup>e</sup> " . . . . .	168,735	
IV <sup>e</sup> " . . . . .	139,139	
	<hr/>	1,313,863
		<hr/>
		89,434,094

*II. Travaux de construction inachevés.* Au 31 décembre 1907, ce compte s'élève à . . . . . fr. 60,140,767.83

Le tableau ci-après donne un résumé des modifications survenues durant l'année 1907:

	Montants		Différences
	au 31 déc. 1906	au 31 déc. 1907	
	Fr.	Fr.	
Direction générale . . . . .	599,819	8,213	— 591,606
I <sup>er</sup> arrondissement . . . . .	12,691,523	15,009,360	+ 2,317,837
II <sup>e</sup> „ . . . . .	2,443,405	3,645,678	+ 1,202,273
III <sup>e</sup> „ . . . . .	2,930,703	4,522,491	+ 1,591,788
IV <sup>e</sup> „ . . . . .	6,001,994	7,023,066	+ 1,021,072
Ligne du Simplon . . . . .	68,280,072	—	— 68,280,072
Gare de Bâle . . . . .	14,811,625	18,564,404	+ 3,722,779
„ de St-Gall . . . . .	4,267,437	4,673,297	+ 405,860
Tunnel du Ricken . . . . .	3,795,636	6,694,258	+ 2,898,622
	<u>115,852,214</u>	<u>60,140,767</u>	<u>— 55,711,447</u>

Les différences en moins entre les dépenses au 31 décembre 1906 et celles à fin 1907 résultent de reports au compte des objets achevés; celles en plus sont le fait de la continuation des travaux pour les objets suivants:

*I<sup>er</sup> arrondissement:* Extension des gares de Renens, Lausanne et Vevey, ainsi que des stations de St. Maurice, Sion, Gampel et Vallorbe, doubles-voies Villeneuve-Aigle, Aigle-St. Maurice, St. Maurice-Martigny, Daillens-Bofflens, Croy-Vallorbe, nouvelle voie d'évitement à Charrat-Fully, nouveau bâtiment aux voyageurs à Chexbres-Puidoux, passage inférieur du passage à niveau km 93,746 entre Bümpliz et Berne.

*II<sup>e</sup> arrondissement:* Extension des stations de Lausen, Laufon, Moutier, Emmenmatt, Kaiserstuhl et Brienzwiler, passage sous voie du chemin de fer de la scierie à Langnau, protection de la voie au Steinlauibach près de Lungern, acquisition de terrain en vue d'extensions futures à Bienne, double-voie Aarburg-Lucerne et acquisition de biens-fonds disponibles.

*III<sup>e</sup> arrondissement:* Nouveaux ateliers de Zurich, extension de la station d'Ærlikon et raccordement Ærlikon-Seebach, extension des stations de Döttingen-Klingnau, Netstal, Uznach, Zweidlen, Pfäffikon (Zurich) et Wülflingen, nouvelle voie d'évitement aux stations d'Oberrieden, Bäch, Lachen, Bassersdorf, Hüntwangen-Wil, Altenburg-Rheinau, Boswil-Bünzen et Benzenschwil, nouvelles maisons de gardes, suppression de passages à niveau par l'établissement de passages inférieurs et supérieurs, centralisation d'aiguilles et signaux, pont sur la Glatt près de Zweidlen et pont sur le Wildbach près d'Embrach-Rorbas.

*IV<sup>e</sup> arrondissement:* Extension des gares de St. Margrethen et de Coire, ainsi que des stations d'Arbon et de Wattwil, établissement des nouvelles stations d'Attikon et Oberaach, nouvelle remise aux locomotives à Sargans, double-voie Oberwinterthur-Romanshorn y compris les extensions de stations, centralisation des aiguilles et signaux.

*Ligne du Simplon:* La ligne Brigue-Iselle étant achevée, les dépenses de construction à fin 1907 ont été reportées au compte de construction par fr. 68,415,255. 25.

*Gare de Bâle:* Achèvement de bâtiments et d'installations de voies, acquisitions de terrains pour l'entrée de la ligne du Jura.

*Gare de St. Gall.* Expropriations et passage inférieur de la Waisenhausstrasse.

*Ligne du Ricken.* Construction du tunnel, installations à la station de Kaltbrunn et maisons de gardes.

*Dépenses de construction de 1907.*

Le compte de construction a augmenté en 1907 de . . . . .	fr. 89,434,095
Les dépenses pour entreprises accessoires (lac de Constance) ont augmenté de . . . . .	» 628,200
Sur le compte des travaux inachevés, la diminution est de . . . . .	» —55,711,447
Pour 1907 les dépenses nettes de construction s'élèvent donc à . . . . .	<u>fr. 34,350,848</u>
Dans ce montant ne sont pas compris:	
Les amortissements pour installations supprimées, à la charge du compte des « dépenses à amortir » . . . . .	fr. 209,763
Les dépenses de parachèvement imputables au compte d'exploitation . . . . .	» 1,416,724
Les amortissements pour matériel roulant mis au rebut (valeur du matériel retiré déduite) . . . . .	» 1,109,807
En 1907 ces dépenses ont atteint . . . . .	<u>fr. 2,736,294</u>

*III a. Excédent du prix de rachat sur les postes actifs des anciennes compagnies.* Ce chapitre ne s'est pas modifié en 1907, il s'élève à . . . . . fr. 80,971,869. 82

*IIIb. Dépenses à amortir.* Au 31 décembre 1906 ce compte présentait un solde débiteur de . . . . . fr. 19,259,257. 12

En 1907, ce chapitre s'est accru des sommes suivantes :

Perte sur la vente des obligations 3 % différé de 1903, reprises en 1907 du portefeuille des caisses de secours . . . . .	fr.	296,197.50	
Frais divers concernant l'émission en 1907 d'obligations 3 1/2 % C.F.F., série K de 50 millions . . . . .	»	1,518,709.10	
			» 1,814,906. 60

*Installations disparues :*

Vieux pont en fer sur la Töss, à Töss	fr.	22,653.10	
Reliquat du vieux pont de la douane, à Zurich . . . . .	»	2,000.—	
Ancienne gare de Brigue . . . . .	»	114,005.90	
Vieille plaque tournante à St. Margrethen . . . . .	»	17,279.20	
Pièces de rechange pour matériel roulant de l'anc N. O. B., inutilisables . . . . .	»	53,825.34	
			» 209,763. 54
			fr. 21,283,927. 26

En revanche nous avons amorti en 1907 :

sur travaux pour extension de gares, solde du compte au 31 déc. 1906.	fr.	1,366,852.07	
installations disparues, comptabilisées en 1907 . . . . .	»	209,763.54	
sur pertes de cours et frais d'émission du 3 % différé, 4 <sup>me</sup> annuité . . . . .	»	116,495.—	
sur pertes de cours et frais d'émission du 3 1/2 % 1899/1902, émis en 1905/1907, 1 <sup>re</sup> annuité . . . . .	»	58,849.50	
2 <sup>me</sup> annuité d'amortissement du déficit du fonds des chemins de fer	»	162,500.—	
amortissement de la perte sur la vente d'obligations 3 % différé, reprises des caisses de secours . . . . .	»	296,197.50	
			» —2,210,657. 61
Solde débiteur au 31 décembre 1907 . . . . .	fr.	19,073,269. 65	

De 1901 à 1906 il a été fait successivement des amortissements pour une somme de . . . . . fr. 7,233,815. 50

En ajoutant les amortissements effectués en 1907, soit . . . . . » 2,210,657. 61  
on arrive à un total de . . . . . fr. 9,444,473. 11  
indépendant de l'amortissement légal.

*IV. Frais d'installation des entreprises accessoires.*

Le capital d'établissement de notre entreprise de navigation à vapeur sur le lac de Constance s'élève, à fin 1907,  
à . . . . . fr. 2,861,516. 70

A fin 1906 le solde de ce compte était de . . . fr. 2,233,316. 69

L'augmentation concerne les frais de construction de:

Nouvelle jetée avec chantier de réparations à  
Romanshorn, dépense nette . . . fr. 730,852. 16

Achat d'objets d'inventaire . . . » 3,184. 25

» 734,036. 41

fr. 2,967,353. 10

Par contre il a été amorti le 5 % du capital d'établissement à fin 1906 . . . fr. 111,665. 85

Moins: Solde des frais de réparation  
principale des bateaux «Zurich»

et «Sântis» . . . . . » 5,829. 45

» 105,836. 40

fr. 2,861,516. 70

*V. Fonds disponibles.*

Au 31 décembre 1907, ce chapitre s'élève à fr. 145,801,196. 84

La comparaison avec le bilan de 1906 fait ressortir les différences suivantes:

	Montants		Différences avec 1906.
	Au 31 déc. 1906.	Au 31 déc. 1907.	
	Fr.	Fr.	
Caisses . . . . .	819,952	450,993	— 368,959
Portefeuille de change . . .	25,219	239,254	+ 214,035
Dépôts en banque . . . . .	15,345,160	25,348,782	+ 10,003,622
Portefeuille de fonds publics	12,786,289	10,204,584	— 2,581,705
Portefeuille du fonds de renou- vellement . . . . .	58,535,480	58,744,305	+ 208,825
Biens-fonds disponibles . . .	4,296,740	4,775,326	+ 478,586
Approvisionnements en matériaux . . . . .	20,939,568	22,266,458	+ 1,326,890
Débiteurs divers . . . . .	5,528,189	7,695,467	+ 2,167,278
Recettes de 1907 effectuées par caisse en 1908 . . . . .	12,223,997	16,076 027	+ 3,852,030
	<u>130,500,594</u>	<u>145,801,196</u>	<u>+ 15,300,602</u>

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

*Caisses, dépôts en banque.* Rien de spécial à signaler.

*Portefeuille de change.* Voici le mouvement de notre portefeuille d'effets de change:

Montant du portefeuille au 31 décembre 1906 . . . . .	fr.	25,218. 75
En 1907, il est entré des effets de change pour . . . . .	»	33,589,273. 74
Escomptes et différences de cours . . . . .	»	260,553. 32
	fr.	<u>33,875,045. 81</u>
Il est sorti du portefeuille des effets encaissés pour . . . . .	»	33,635,791. 36
Reste au 31 décembre 1907 des effets non encaissés pour . . . . .	fr.	<u>239,254. 45</u>

*Portefeuille de fonds publics.* Voici le mouvement pendant l'année 1907:

Montant du portefeuille au 31 décembre 1906 . . . . .	fr.	12,786,289. —
Reprise des 17,279 obligations 3 % différé C. F. F. 1903 des diverses caisses de secours . . . . .	»	8,440,895. —
Autres titres mis en portefeuille . . . . .	»	1,402,691. 25
	fr.	<u>22,629,875. 25</u>

Moins :

Réalisation des obligations 3 % différé C. F. F. de 1903 . . . . .	fr.	8,757,447. 50
Réalisations de titres divers . . . . .	»	1,190,075. —
Attributions aux diverses caisses de secours . . . . .	»	1,396,900. —
Attributions au portefeuille du fonds de renouvellement . . . . .	»	646,000. —
Différences de cours (dont fr. 296,197 50 déjà passés au compte de profits et pertes de 1906) . . . . .	»	434,868. 75
	»	<u>12,425,291. 25</u>
Valeur du portefeuille de fonds publics au 31 décembre 1907 . . . . .	fr.	<u>10,204,584. —</u>

*Portefeuille du fonds de renouvellement.* Voici le mouvement en 1907:

Montant du portefeuille au 31 décembre 1906 . . . . .	fr.	58,535,480. —
Titres divers mis en portefeuille . . . . .	»	646,000. —
	fr.	<u>59,181,480. —</u>
Moins :		
Réalisations de titres . . . . .	fr.	395,500. —
Différences de cours . . . . .	»	41,675. —
	»	<u>437,175. —</u>
Montant au 31 décembre 1907 . . . . .	fr.	<u>58,744,305. —</u>

*Biens-fonds disponibles.* La valeur d'inventaire au 31 décembre 1906 était de . . . . . fr. 4,296,739.71

En 1907, il a été fait diverses

acquisitions pour . . . . fr. 674,894.71

Et il a été réalisé . . . . » 196,308.15

D'où une augmentation sur 1906 de ————— » 478,586.56

Montant au 31 décembre 1907 . . . . . fr. 4,775,326.27

*Approvisionnements en matériaux.* Leur valeur d'inventaire était au 31 décembre 1906 de . . . . . fr. 20,939,568.16

Elle est au 31 décembre 1907 de . . . . » 22,266,458.22

Augmentation sur 1906 de . . . . . fr. 1,326,890.06

*Débiteurs divers.* Montant au 31 décembre 1906 fr. 5,528,189.46  
au 31 décembre 1907, le solde est de . . . . „ 7,695,467.44

Augmentation des débiteurs sur 1906 . . . . . fr. 2,167,277.98

Passif.

I. *Emprunts consolidés.* Au 31 décembre 1906, le capital nominal des emprunts concernant les chemins de fer fédéraux se montait à . . . . . fr. 1,114,360,200

En 1907, il a été mis en circulation en obligations 3 1/2 % C. F. F., pour besoins de construction . . . . . » 50,000,000

Il a été procédé aux remboursements suivants : fr. 1,164,360,200

a. *Obligations sorties au tirage.*

4 %	Central-Suisse 1876 . . . . .	fr.	411,500
4 %	» 1880 . . . . .	»	115,000
4 %	Union-Suisse 1 <sup>re</sup> hypothèque . . . . .	»	1,200,000
4 %	» » II <sup>me</sup> » . . . . .	»	600,000
3 %	» » de 1857 . . . . .	»	11,500
5 %	» » 1857 . . . . .	»	42,300
3 %	» » 1859 . . . . .	»	36,000
5 %	» » 1859 . . . . .	»	66,000
2 8/11 %	Franco-Suisse de 1868 . . . . .	»	143,550
3 %	Jougne-Eclépens . . . . .	»	41,500
		fr.	2,667,350

b. *Obligations arrivées à échéance.*

3 %	Nord-Est-Suisse, subvention rive droite du lac de Zurich . . . . .	fr.	180,000
3 %	Nord-Est-Suisse, subv. Bülach-Schaffhouse . . . . .	»	120,000
3 1/2 %	Jura-Berne-Lucerne 1889 (non converties) . . . . .	»	8,528,000
3 1/2 %	Brünig 1889 (non converties) . . . . .	»	897,000
		»	9,725,000
		fr.	12,392,350

Le montant des emprunts au 31 décembre 1907 est de fr. 1,151,967,850

Nous comparons la composition de notre dette consolidée en 1906 et 1907 dans le tableau suivant:

Emprunts	Montants		Différence avec 1906	Observations
	au 31 décembre 1906	au 31 décembre 1907		
	Fr.	Fr.	Fr.	
3 % Rente des chemins de fer de 1890 . . . . .	69,333,000	69,333,000	—	
3 1/2 % Chemins de fer fédéraux de 1899/1902 . . . . .	450,000,000	500,000,000	+ 50,000,000	Emis en 1907 pour besoins de construction.
4 % Rente C. F. F. 1900 . . . . .	75,000,000	75,000,000	—	
3 % différé C. F. F. 1903 . . . . .	150,000,000	150,000,000	—	
4 % Central-Suisse 1876 . . . . .	23,076,500	22,665,000	—	
4 % » 1880 . . . . .	18,265,000	18,150,000	—	
3 1/2 % » juin 1894 . . . . .	30,000,000	30,000,000	—	
3 1/2 % » octobre 1894 . . . . .	30,000,000	30,000,000	—	
4 % Nord-Est-Suisse 1880 . . . . .	3,000,000	3,000,000	—	
3 1/2 % » 1894 . . . . .	10,000,000	10,000,000	—	
3 1/2 % » 1895 . . . . .	7,000,000	7,000,000	—	
3 1/2 % » 1896 . . . . .	35,000,000	35,000,000	—	
3 1/2 % » 1897 . . . . .	10,512,500	10,512,500	—	
Nord-Est, subvention rive droite du lac de Zurich . . . . .	1,050,000	870,000	—	Partie arrivée à échéance.
Nord-Est, subvention Bülach-Schaffhouse . . . . .	120,000	—	—	Solde arrivé à échéance.
A reporter	912,357,000	961,530,500	+ 49,173,500	

Emprunts	Montants		Différence avec 1906	Observations
	au 31 décembre 1906	au 31 décembre 1907		
	Fr.	Fr.	Fr.	
Report	912,357,000	961,530,500	49,173,500	
4 % Union-Suisse, I <sup>re</sup> hypothèque	20,568,100	19,368,100	—	Remboursement par tirage au sort.
4 % » II <sup>e</sup>	10,311,700	9,711,700	—	Id.
3 % » 1857	11,500	—	—	Solde remboursé le 1 <sup>er</sup> juillet 1907.
5 % » 1857	42,300	—	—	Id.
3 % » 1859	50,500	14,500	—	Remboursement par tirage au sort.
5 % » 1859	94,200	28,200	—	Id.
3 1/2 % Jura-Simplon 1894	138,172,500	138,172,500	—	
2 8/11 % Franco-Suisse 1868	16,053,400	15,909,850	—	Remboursement par tirage au sort.
3 % Jougne-Eclépens	7,274,000	7,232,500	—	Id.
3 1/2 % Jura-Berne-Lucerne 1889	8,528,000	—	—	Obligations non converties remboursées le 31 mars 1907.
3 1/2 % Brunig de 1889	897,000	—	—	Id.
	1,114,360,200	1,151,967,850	+ 37,607,650	



<i>II. Compte d'amortissement.</i> Il se monte à	fr.	24,160,345. 60
Au 31 décembre 1906 il était de . . . . .	»	18,754,896. 50
Augmentation, soit amortissement légal	fr.	<u>5,405,449. 10</u>

### *III. Dettes courantes.*

Le montant de ce chapitre est, au 31 décembre 1907, de . . . . . fr. 47,818,532. 43

Voici la comparaison avec 1906 :

	Montants		Différences avec 1906
	au 31 décembre 1906 Fr.	au 31 décembre 1907 Fr.	
Titres et coupons échus	2,669,576	2,869,925	+ 200,349
Prorata d'intérêts . . . . .	3,736,053	3,636,535	— 99,518
Caisses de secours et de pensions . . . . .	455,094	164,078	— 291,016
Cautionnements d'en- trepreneurs et de fournisseurs . . . . .	631,668	613,353	— 18,31
Remboursement des actions et bons de jouissance J.-S. . . . .	306,652	219,181	— 87,471
Créanciers divers . . . . .	1,889,339	2,064,390	+ 175,051
Dépenses de 1907 ré- glées par caisse en 1908 . . . . .	31,257,923	38,251,070	+ 6,993,147
	<u>40,946,305</u>	<u>47,818,532</u>	<u>+ 6,872,227</u>

*IV. Fonds spéciaux.* Ils comprennent le fonds de renouvellement et le fonds de couverture des anciennes pensions J.-S. Leur montant au 31 décembre 1907 est de fr. 61,003,837. 36

Pour renseignements sur ces deux fonds, voir pages 73 et 74 du présent rapport.

### *V. Solde actif du compte de profits et pertes.*

Au 31 décembre 1907 il est de . . . . . fr. 2,854,206. 95

Sur ce montant sera prélevée la somme nécessaire pour faire face aux suppléments de traitement pour 1907, alloués

au personnel en raison du renchérissement de la vie, conformément à l'arrêté fédéral du 20 décembre 1907. Le solde est à reporter à compte nouveau.

### III. Département commercial.

#### a. Généralités.

1. De nouvelles prescriptions sur la comptabilité relative à l'*acquisition*, à la *remise* ou à la *vente des règlements et tarifs*, ainsi que sur la manière de les facturer, sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier. La comptabilité des tarifs distribués ou vendus a été ainsi enlevée à l'administration des imprimés et confiée aux bureaux des tarifs voyageurs et des tarifs marchandises.

2. Il a été publié une nouvelle édition de la *carte du réseau des chemins de fer suisses*, ainsi que du tableau alphabétique des gares; on a apporté à cette carte les corrections nécessitées par l'ouverture de nouvelles lignes.

3. De nouvelles *taxes de camionnage* sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> août pour la gare de *Berne*.

4. Le tarif pour la perception d'une *surtaxe à Gilly-Bursinel* a été supprimé, le 31 décembre, conformément à la décision prise par le Conseil d'administration.

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

6. A la demande réitérée de divers intéressés à la ligne Vevey-Chexbres, nous avons décidé de remplacer le *nom de station* de « *Chexbres-Puidoux* » par « *Puidoux-Chexbres* ». Si nous avons pris cette décision, alors que nous refusions précédemment de donner suite à des demandes analogues (rapport de gestion de 1906, page 85), c'est que nous avons voulu

tenir compte du fait que le bâtiment de cette station est situé sur le territoire de la commune de Puidoux et que le nom actuel a donné lieu à de fréquentes erreurs d'itinéraire, tant en ce qui concerne le service des voyageurs que le service des bagages et des marchandises. Ce changement de nom sera effectué le 1<sup>er</sup> mai 1908.

7. La station d'*Attikon*, située entre Wiesendangen et Islikon, a été ouverte le 15 octobre au service complet des voyageurs, des bagages, des animaux vivants et des marchandises; les taxes de cette station ont été introduites au moyen de suppléments aux tarifs existants.

### b. Service des voyageurs.

1. Deux suppléments provisoires (X et XI) au *tarif interne pour le transport des voyageurs et des bagages* ont été publiés pendant l'exercice. L'un introduit des taxes pour les nouvelles stations d'*Attikon* et d'*Oberaach* et l'autre pour le trafic par les lignes *Soleure-Moutier* et *Langenthal-Jura*.

Depuis le 1<sup>er</sup> octobre, la halte de *Kaiserstuhl*, sur la ligne *Brienz-Lucerne*, est installée pour pouvoir délivrer des billets et expédier les bagages et les colis express à destination de toutes les stations de cette ligne.

2. Les nouveaux tarifs suivants ont été mis en vigueur, au cours de l'exercice, pour le *service direct suisse des voyageurs et des bagages*:

le 15 mai, tarif voyageurs et indicateur des distances chemin de fer *Martigny-Châtelard—C. F. F.*;

le 1<sup>er</sup> juillet, nouvelle édition du tarif voyageurs chemin de fer *Sud-Est suisse—chemins de fer privés*;

le 1<sup>er</sup> août, tarif voyageurs et indicateur des distances chemin de fer *Aigle-Ollon-Monthey—C. F. F.*;

le 1<sup>er</sup> août, indicateur des distances chemin de fer *Brunnen Morschach—C. F. F.*;

le 1<sup>er</sup> septembre, nouvelle édition du tarif voyageurs et bagages chemin de fer routier électrique *Wetzikon-Meilen—chemins de fer fédéraux* et *Wald-Rüti*;

tarif voyageurs et bagages chemin de fer *Soleure-Moutier—C. F. F.*

Les taxes suivantes ont été mises en vigueur au moyen de *suppléments à des tarifs existants en service direct*:

- a. taxes modifiées pour le trafic avec les chemins de fer *Ænsingen-Balsthal*, du *Seetal* et du *Wyental*;
- b. taxes pour le trafic avec la station de *Chesières* du chemin de fer *Bex-Gryon-Villars*, les stations des chemins de fer *Berne-Schwarzenbourg* et *Langenthal-Jura*;
- c. taxes de II<sup>e</sup> classe pour le service direct des voyageurs avec les stations du chemin de fer *Yverdon-Ste.Croix*, qui a introduit la II<sup>e</sup> classe le 2 septembre, en plus de la III<sup>e</sup> classe;
- d. un grand nombre de taxes dont le besoin se faisait sentir pour de nouvelles relations, dans divers services.

3. Les tarifs énumérés ci-après ont été mis en vigueur en *service international*:

le 15 avril, tarif voyageurs et bagages *Londres—Autriche-Hongrie* et au delà, ainsi que *Constance-C. F. F.* et *Schaffhouse-C. F. F.*, par *Newhaven-Dieppe-Paris-l'Allemagne* du sud et la Suisse;

le 1<sup>er</sup> mai, *tarif commun (G. V.) n° 205* pour voyages circulaires et pour billets d'aller et retour de séjour en trafic *Suisse-P. L. M.*, plus un tarif analogue pour le service *Suisse-chemins de fer français de l'Est et du Nord*;

le 15 mai, taxes pour le service des voyageurs et des bagages entre *Chamonix*, d'une part, le chemin de fer *Martigny-Châtelard* et les *chemins de fer fédéraux*, d'autre part; sur le parcours *Le Châtelard-Trient—Argentières*, le transport se fera par voitures routières jusqu'au moment de l'achèvement de la ligne;

le 1<sup>er</sup> août, tarif des *suppléments à percevoir pour déclassements et places de luxe* en trafic *Suisse-France* via *Pontarlier*, *Suisse-Italie* et *France-Italie* via *Simplon*;

le 1<sup>er</sup> août, tableaux des prix pour le transport des voyageurs en *wagons-salons* loués entre *Darmstadt* et *Frankfort s/M. et la Suisse*.

4. La *réforme des tarifs* effectuée en Allemagne le 1<sup>er</sup> mai a eu pour conséquence une réduction sensible des taxes

voyageurs de simple course sur les parcours allemands et la suppression de celles d'aller et retour. Les taxes pour bagages ont de même été notablement réduites. Les taxes entre Bâle-C. F. F. et l'Allemagne par la ligne de raccordement ont pu être rectifiées, en partie pour le 1<sup>er</sup> mai, en partie pour le 1<sup>er</sup> juin, attendu que la plupart sont comprises dans les tarifs internes allemands.

En revanche, il n'a pas été possible de publier au cours de l'exercice la nouvelle édition des tarifs allemands-suisse pour le service des voyageurs et des bagages, car les pourparlers sur l'élaboration de ces tarifs ont été très laborieux. A titre de mesure provisoire, on a révisé les taxes de simple course de ceux des tarifs qui portent sur de longs parcours allemands, et on les a mises en vigueur en partie le 1<sup>er</sup> juillet et en partie le 1<sup>er</sup> août. Les anciennes taxes d'aller et retour et celles pour les bagages ont été maintenues. Toutefois, les stations ont l'ordre de faire remarquer aux voyageurs qui expédient des bagages à destination de stations allemandes qu'ils ont intérêt, pécuniairement, à ne les expédier que jusqu'à la frontière pour les y faire enregistrer à nouveau. Lorsque des réclamations leur sont adressées, les administrations allemandes restituent les taxes payées en trop pour les bagages expédiés directement.

L'élaboration des nouveaux tarifs avec l'Allemagne se heurte à des difficultés toutes particulières provenant de la forme compliquée des nouveaux tarifs allemands pour les bagages. D'après ces tarifs, la taxe ne dépend pas seulement du poids des bagages et de la longueur du parcours, mais aussi du nombre de billets présentés lors de l'expédition. Sans billet, il n'est plus du tout possible, en Allemagne, d'expédier des colis au prix fixé pour les bagages. Ce tarif présente encore une autre particularité: pour les expéditions de plus de 200 kg, le nombre de kilogrammes dépassant ce poids est doublé pour le calcul de la taxe.

On a reconnu que pour le trafic direct avec la Suisse il était absolument nécessaire de modifier ces dispositions si compliquées du tarif allemand, aussi les administrations allemandes se sont-elles déclarées prêtes, ensuite de plusieurs conférences, à faire les concessions suivantes:

- a. elles renoncent au doublement de poids prescrit par le tarif lorsque ce poids dépasse 200 kg;
- b. l'expédition directe des bagages de Suisse en Allemagne est admise même sans présentation de billets directs;

- c. pour le trafic en transit par l'Allemagne, on appliquera sur les parcours allemands des taxes calculées par unités de 10 kg.

Ces concessions ont permis de commencer l'élaboration des nouveaux tarifs pour le service direct avec l'Allemagne et le service de transit. On compte pouvoir les mettre en vigueur au début de la saison d'été 1908.

5. Par suite de la suppression des billets d'aller et retour résultant de la réforme des tarifs allemands, la *convention sur l'utilisation facultative des billets d'aller et retour en trafic local entre les stations des lignes Bâle-Constance*, existant entre les chemins de fer fédéraux et les chemins de fer d'Etat badois, a cessé d'être en vigueur. Les billets de simple course et d'aller et retour (billets doubles des chemins de fer badois), les billets circulaires à itinéraire fixe, les billets circulaires combinables suisses et les billets combinables de l'Union des administrations allemandes de chemins de fer ne continuent à être valables sur les deux lignes parallèles qu'en trafic de transit sur le parcours *Neuhausen-Schaffhouse et vice versa*. L'utilisation des billets par l'une ou l'autre des deux voies ne donne pas lieu à un décompte spécial.

6. Une entente a été conclue avec le chemin de fer du *Gürbetal*, aux termes de laquelle, à partir du 1<sup>er</sup> juillet, les recettes du trafic commun Berne loco-Thoune loco et transit ne se répartissent plus sur la base des coupons de contrôle retirés par le personnel des trains, mais bien suivant une proportion fixe. Ce mode de faire simplifie beaucoup les décomptes. La proportion a été déterminée d'après le nombre des voyageurs transportés jusqu'ici sur les deux lignes.

En outre, à partir de la même date, les billets de simple course pour les mêmes parcours sont compris dans la communauté de trafic, ce qui n'était pas le cas précédemment, c'est-à-dire qu'ils ont été déclarés valables, au gré des voyageurs, par Münsingen et par Belp.

7. A partir du 15 juillet, nous accordons une réduction de taxes aux gouvernements cantonaux pour les voyages des fonctionnaires de l'administration centrale qui sont appelés à se déplacer régulièrement pour des raisons de service, en leur remboursant, à la fin de chaque année, la moitié des

taxes normales entières afférentes aux trajets effectués sur les lignes des chemins de fer fédéraux situées sur le territoire du canton ou dans le voisinage immédiat.

8. Le chemin de fer Berne-Schwarzenbourg et celui du Gornergrat ont adhéré au *règlement concernant l'octroi des billets d'employés en service direct suisse*.

9. Nous avons été contraints par un arrêté du Conseil fédéral à faire droit à une requête de l'*Association des sociétés suisses de développement*, qui demandait qu'une *réduction de taxes* fût accordée à ses membres se rendant aux *assemblées annuelles*. L'Association de chemins de fer suisses avait refusé d'accueillir cette demande, parce qu'elle avait eu pour principe, jusqu'ici, de ne concéder des faveurs de ce genre qu'aux sociétés visant exclusivement à l'éducation ou à l'instruction de la jeunesse ou dont l'activité poursuit, par le travail, le développement du bien public.

10. De nouvelles éditions des *tarifs-placards pour billets du dimanche, billets de plaisir et billets circulaires* des quatre arrondissements ont été publiées, comme d'usage, le 1<sup>er</sup> mai; on y a apporté les modifications et compléments dont la nécessité a été constatée dans le courant de l'année dernière.

11. On a également élaboré, pour le 1<sup>er</sup> mai, une nouvelle liste des billets complémentaires d'aller et retour au départ des gares suisses pour Chiasso, Bellinzone, Lugano et Domodossola, ainsi que des billets circulaires italo-suisse délivrés par ces gares.

12. *Afin de favoriser le développement des sports d'hiver*, nous avons accordé à titre d'essai, à partir du 11 décembre, les facilités suivantes pour le transport des skis et des luges ordinaires:

- a. Les lugeurs et skieurs peuvent prendre avec eux leurs luges ou leurs skis comme bagages à main et les placer dans la voiture, lorsqu'une voiture spéciale de III<sup>e</sup> classe ou des compartiments spéciaux de cette classe sont mis à leur disposition.
- b. Cette faveur n'est pas accordée aux lugeurs et skieurs qui prennent place dans les voitures servant à tous les voyageurs. En revanche, ils ont droit dans ce cas au

transport gratuit des objets en question dans le fourgon, sans enregistrement, à condition qu'ils les remettent personnellement au conducteur aux bagages et les reprennent eux-mêmes des mains de cet agent.

13. Le 1<sup>er</sup> août est entrée en vigueur une nouvelle édition du *règlement pour les transports militaires* par chemins de fer et bateaux à vapeur.

14. A la demande du Département militaire fédéral, l'Association de chemins de fer suisses a décidé d'accorder aux *directeurs et aux instructeurs des cours préparatoires du III<sup>e</sup> degré organisés par des sociétés de gymnastique*, ainsi qu'aux élèves prenant part à ces cours, en cas de rassemblement en vue d'une inspection et contre présentation d'une carte de légitimation, les mêmes facilités de transport que pour les cours de même degré organisés par les autorités militaires.

15. Elle a également accordé aux *participants aux cours annuels des directeurs de tir*, à la demande du Département militaire fédéral, la faveur de la demi-taxe pour le trajet du lieu de leur domicile au lieu de réunion et retour. Pour bénéficier de cette faveur, les participants à ces cours doivent produire une carte de légitimation établie suivant un modèle convenu.

16. La *Société suisse des officiers* a demandé à l'Association de chemins de fer suisses de délivrer aux officiers en civil qui se rendent à des réunions militaires fédérales ou cantonales des billets à demi-taxe pour le voyage aller et retour en ligne directe du lieu de leur domicile à celui de la réunion, contre présentation d'une carte de légitimation spéciale. L'Association a fait droit à cette requête et a même étendu cette faveur à la *Société suisse des sous-officiers*. Cette décision est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre.

17. Sur le désir exprimé par le Département fédéral de justice et de police, l'Association de chemins de fer suisses s'est déclarée d'accord d'élaborer pour les *transports de police* un *nouveau règlement* uniforme pour toute la Suisse, prévoyant pour une partie de ces transports des taxes plus réduites que celles en vigueur jusqu'alors. Les négociations engagées à cet effet n'étaient pas encore terminées à la fin de l'année.

18. Une nouvelle édition de l'*instruction à l'usage du personnel des stations et des trains concernant l'utilisation des billets de voyageurs sur d'autres parcours que ceux dont ils font mention* est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 1907.

19. Une nouvelle édition des « *tableaux servant à déterminer le jour de l'expiration de la validité des billets de 10, 15, 30, 45 et 60 jours* », à l'usage du personnel des gares et des trains, a été publiée le 1<sup>er</sup> février. Dans cette édition figurent les nouveaux billets combinables d'une validité de 90 jours (pour parcours de 3000 à 5000 km) et de 120 jours (pour parcours de plus de 5000 km).

20. On a constaté que certains offices suisses du travail appliquaient le règlement du 1<sup>er</sup> mai 1905 concernant les *facilités de transport* accordées sur les chemins de fer suisses aux *personnes en quête de places*, à des ressortissants d'autres pays arrivés directement de l'étranger. L'Association de chemins de fer suisses a estimé que cette interprétation du règlement était trop extensive, aussi les offices du travail ont-ils été invités à ne délivrer désormais aux étrangers des bons de recommandation pour des billets à demi-taxe que si ces étrangers sont domiciliés en Suisse, c'est-à-dire s'ils sont en mesure d'exhiber un permis de séjour ou d'établissement.

21. Depuis le 1<sup>er</sup> mai 1907, les *agences des chemins de fer fédéraux à Paris et Londres* délivrent non seulement des billets de I<sup>re</sup> et de II<sup>e</sup> classes, mais aussi des billets de III<sup>e</sup> classe pour des parcours suisses.

Nous avons dû, par conséquent, confier l'émission de ces billets aux entreprises de voyages autorisées par contrat à émettre des billets pour les parcours suisses (Th. Cook & fils, à Londres, Bureau des voyages de la ligne Hambourg-Amérique et Bureau norvégien des voyages, à Gœteborg). Les contrats passés avec ces deux dernières agences ont donc été complétés dans ce sens. Pour le moment, la maison Th. Cook & fils ne fait pas encore usage de ce droit.

22. Nous avons conclu, en commun avec quelques autres administrations suisses, un contrat avec le *Bureau international de voyages de la Banque du commerce et de l'industrie de Mæhrisch-Ostrau*, aux termes duquel ce bureau est autorisé à délivrer, dès le 1<sup>er</sup> janvier 1908, des billets de simple

course à taxe normale, aux mêmes conditions que celles convenues naguère avec d'autres agences. Afin de s'assurer la vente annuelle minimum de 50,000 francs exigée par les administrations suisses, le bureau de Mæhrisch-Ostrau a installé des bureaux d'émission dans divers centres importants de l'Europe.

23. Le produit des billets pour des parcours des chemins de fer fédéraux vendus durant les deux dernières années par l'agence *Th. Cook & fils*, à Londres, et le *Bureau des voyages de la ligne Hambourg-Amérique*, à Berlin, a atteint les chiffres suivants:

Il a été vendu:

*par l'agence Th. Cook & fils, à Londres:*

en 1906 pour . . . . .	fr. 877,163
en 1907 pour . . . . .	» 942,774
augmentation sur l'année précédente . . . . .	<u>fr. 65,611</u>

*par le Bureau des voyages de la ligne Hambourg-Amérique, à Berlin:*

en 1906 pour . . . . .	fr. 112,297
en 1907 pour . . . . .	» 129,707
augmentation sur l'année précédente . . . . .	<u>fr. 17,410</u>

24. Le trafic de nos *agences de Londres et de Paris* a continué à se développer d'une façon satisfaisante.

Les recettes ont été:

*à l'agence de Londres:*

	En tout.	Billets suisses internes (Abonnements généraux, billets à taxes normales, etc.)
en 1906 . . . . .	fr. 353,465	fr. 125,045
en 1907 . . . . .	» 481,140	» 130,091
augmentation sur l'année précédente	<u>fr. 127,675</u>	<u>fr. 5,046</u>

*à l'agence de Paris:*

	En tout.	Billets suisses internes (Abonnements généraux, billets à taxes normales, etc.)
en 1906 . . . . .	fr. 716,156	fr. 341,857
en 1907 . . . . .	» 1,010,710	» 426,042
augmentation sur l'année précédente	<u>fr. 294,554</u>	<u>fr. 84,185</u>

25. La nomenclature des bureaux suisses et étrangers chargés de l'émission d'abonnements généraux, ainsi que la liste des facilités accordées aux porteurs d'abonnements généraux sur certaines lignes de chemins de fer et de bateaux à vapeur non comprises dans ce service, ont été publiées à nouveau au mois de mars. De nouveaux rabais ont été introduits pour les parcours du *chemin de fer Martigny-Châtelard* (20% sur les billets de simple course et d'aller et retour) et du *lac de Zoug* (50% sur les billets de simple course et d'aller et retour).

26. La vente des *abonnements généraux à court terme* a de nouveau diminué, comme en 1906. Depuis que les taxes en ont été élevées, c'est-à-dire depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1906, les touristes font moins usage de ces abonnements qu'autrefois. La diminution de recettes qui en est résultée a toutefois été compensée par l'augmentation qui s'est produite dans la vente des *abonnements à long terme*.

Il a été vendu:

	En 1906.	En 1907.	Différence.
Abonnements généraux de 15 jours	48,504	44,759	— 3,745
» » » 30 »	13,387	12,057	— 1,330
» » » 45 »	1,814	1,846	+ 32
» » » 3 mois	1,626	1,684	+ 58
» » » 6 »	664	765	+ 101
» » » 12 »(1 pers.)	6,973	7,377	+ 404
» » » 12 »(2 pers.)	782	807	+ 25
En tout	73,750	69,295	— 4,455

Le *produit de la vente des abonnements généraux* a été de:

	Recettes totales	Part des C. F. F.
en 1906 . . . . .	fr. 7,188,415	fr. 5,063,784
en 1907 . . . . .	» 7,254,578	» 5,112,071
augmentation sur l'année précédente	fr. 66,163	fr. 48,287

27. L'Association de chemins de fer suisses a décidé d'admettre, sur leur demande, les administrations ci-après à participer, dès le 1<sup>er</sup> janvier 1908, au *trafic des abonnements généraux*:

1. chemin de fer Nyon-Crassier;
2. » » » routier Schaffhouse-Schleitheim;
3. » » » » électrique Wetzikon-Meilen;
4. » » » » » Bremgarten-Dietikon;
5. chemins de fer électriques de la Gruyère;
6. chemin de fer Soleure-Moutier (dès l'ouverture à l'exploitation);
7. chemin de fer Langenthal-Jura;
8. » » » Berne-Schwarzenbourg;
9. » » » Ramsei-Sumiswald-Huttwil (dès l'ouverture à l'exploitation).

Les prix des abonnements généraux ne subissent aucune modification; les abonnements émis en 1907 et dont la durée de validité s'étend au delà du 1<sup>er</sup> janvier 1908 confèrent le droit de circuler aussi sur les lignes nouvellement admises.

Le tarif pour le transport des voyageurs par abonnements généraux a été publié à nouveau le 1<sup>er</sup> janvier 1908 ensuite de ces modifications.

28. Le chiffre des recettes provenant de la vente des *billets circulaires combinables suisses* a peu varié par rapport à l'année précédente. Ces recettes ont atteint:

	Recettes totales des adminis- trations suisses.	Part des C. F. F.
en 1906 . . . . .	fr. 1,566,849	fr. 968,973
en 1907 . . . . .	» 1,609,052	» 961,340
comparativement à l'année précédente	+ fr. 42,203	— fr. 7,633

Les chemins de fer *Berne-Schwarzenbourg* et *Martigny-Châtelard* ont été admis à participer à ce trafic.

29. Le trafic des *billets combinables de l'Union des administrations allemandes de chemins de fer* a subi cette année un recul très sensible, dont la cause est probablement imputable, du moins en partie, à la réforme des tarifs allemands, par suite de laquelle les réductions spéciales autrefois accordées sur les parcours allemands ont été supprimées. D'autre part, le mouvement des étrangers semble avoir légèrement diminué comparativement à 1906.

Les recettes se sont élevées:

	En tout.	Part des C. F. F.
en 1906 . . . . .	fr. 5,385,752	fr. 2,941,248
en 1907 . . . . .	» 4,496,712	» 2,506,283
diminution sur l'année précédente	fr. 889,040	fr. 434,965

Le chemin de fer *Martigny-Châtelard* a été admis à participer à ce trafic.

**30.** Nous avons concédé à l'agence *A. Bocquin & Cie*, à Genève, la vente de ces derniers billets à partir du 1<sup>er</sup> juin 1907; nous avons en effet constaté que la création d'un bureau de vente à Genève répondait à un besoin, mais nous ne disposions pas, à la gare, des locaux nécessaires pour en installer un dépendant de l'administration.

**31.** Pour donner suite à de nombreuses demandes, l'Association de chemins de fer suisses a décidé de mettre les *conditions d'émission des billets circulaires combinables suisses* autant que possible en harmonie avec celles des billets combinables de l'Union des administrations allemandes de chemins de fer, qui sont plus avantageuses pour le public.

Tout d'abord, la restriction touchant les courses d'aller et retour sur une même ligne est supprimée. En outre, on a adopté, pour le trafic suisse, la disposition actuellement applicable au service des billets de l'Union suivant laquelle la longueur kilométrique des parcours de raccordement — trajets parcourus sans utiliser les moyens de transport des administrations intéressées — ne doit pas excéder la moitié de la longueur totale des parcours de chemin de fer et de bateau à vapeur. Cette disposition permet de se rendre compte si un billet combinable peut ou non être délivré pour un voyage donné. La prescription actuelle du tarif suisse qui veut que le voyage ait toujours le caractère d'un voyage circulaire n'est pas suffisamment claire et a donné fréquemment lieu à des divergences.

Dès lors, les conditions d'émission des deux services en question ne différeront plus que sur les points suivants:

- a. la longueur minimum de 200 km est maintenue en trafic suisse (elle est de 600 km dans le service des billets de l'Union);
- b. de nouveaux parcours de raccordement entre les diverses stations frontières suisses seront adoptés en plus de ceux du service des billets de l'Union, ce qui permettra aux voyageurs d'entrer et de sortir par des stations frontières différentes;
- c. la limite d'âge pour les enfants voyageant à demi-taxe est maintenue à 12 ans dans le trafic suisse (elle est de 10 ans dans le trafic de l'Union).

La mise en harmonie des conditions d'émission des billets des deux trafics qui nous occupent exige nécessairement aussi l'égalisation des taxes. On accordait jusqu'ici, dans toutes les classes, une réduction de 25% en service suisse et de 20% dans le trafic de l'Union sur les taxes de simple course. Craignant qu'une réduction uniforme de 25% n'entraînât une trop forte diminution de recettes, l'Association a décidé d'octroyer à l'avenir un rabais de 20% en I<sup>re</sup> et II<sup>e</sup> classes et de 25% en III<sup>e</sup> classe. Un certain nombre d'administrations qui n'accordent actuellement en service interne que 20% de réduction pour l'aller et le retour, estimant qu'il n'est pas rationnel d'abaisser les taxes des billets combinables plus que celles des billets ordinaires de double course ont refusé d'adhérer à cette combinaison. Ces administrations n'accorderont donc qu'une réduction de 20% sur les billets combinables de III<sup>e</sup> classe.

Ces diverses modifications entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 1908.

**32.** La question de savoir si les *cartes de légitimation conférant le droit de voyager à demi-tarif pour se rendre à une fête ou à une assemblée* peuvent être utilisées pour plus d'une course, a été tranchée par l'Association de chemins de fer suisses en ce sens que ces cartes donnent droit, pendant toute leur durée de validité, à un nombre quelconque de courses effectuées entre le domicile du titulaire et le lieu de la fête, pour autant qu'il s'agit d'une fête fédérale de tir, de gymnastique, de chant ou de musique.

**33.** Les *conférences de l'Association des administrations intéressées au trafic du Lac de Constance* ont été appelées à délibérer sur une proposition des chemins de fer du Grand-Duché de Bade visant à *l'abaissement des taxes de simple course de bateau jusqu'à concurrence de la moitié des taxes actuelles d'aller et retour*. Les administrations allemandes déclarèrent adhérer à cette proposition qui n'est en somme qu'une conséquence de la réforme des tarifs allemands; en revanche, les délégués des chemins de fer autrichiens de l'Etat et des chemins de fer fédéraux, considérant que la mesure proposée entraînerait vraisemblablement une diminution du rendement du service des bateaux, se prononcèrent contre la proposition allemande. En ce qui concerne les chemins de fer fédéraux, le rendement du trafic voyageurs

sur le lac de Constance est actuellement déjà très défavorable et il est certain qu'il diminuerait encore sensiblement si l'on acceptait la proposition des chemins de fer badois, attendu que la réduction de taxes proposée équivaldrait à une diminution de recettes d'environ 40,000 francs par an.

Cette question sera reprise l'année prochaine.

### c. Service des animaux vivants.

Le Conseil fédéral n'a pas encore approuvé les dispositions révisées, dont nous parlions dans notre dernier rapport annuel, sur l'affranchissement des transports d'animaux vivants, aussi la mesure projetée n'a-t-elle pas encore pu être mise en vigueur.

Le chemin de fer Berne-Schwarzenbourg a adhéré au tarif pour le transport des animaux vivants sur les chemins de fer suisses.

Le tarif pour le transport des animaux vivants en service direct chemin de fer Rhétique-C.F.F. etc. a été complété par un 1<sup>er</sup> supplément.

En approuvant le nouveau tarif pour le transport des marchandises en service direct avec les chemins de fer de l'Oberland bernois, le Département fédéral des chemins de fer a demandé qu'on institue aussi l'expédition directe des animaux vivants en service avec cette entreprise. On a par conséquent élaboré un tarif, en tenant compte des besoins actuels, et ce tarif a été soumis à l'approbation du Département vers la fin de l'année.

### d. Service des marchandises.

1. Nous avons conclu avec le chemin de fer *Soleure-Moutier* un traité pour le partage du trafic des marchandises. Ce traité a pour effet de modifier l'acheminement des marchandises entre les stations de Court à Laufon et de Courtételle à Delle et au delà, d'une part, et les stations de Signau à Lucerne, etc., d'autre part, car il stipule que ce trafic, qui passait jusqu'ici par Bienne ou Olten, devra dorénavant passer par *Soleure*. Nous avons en outre engagé des négociations avec les chemins de fer de l'Emmental, Berthoud-Thoune et Langenthal-Huttwil au sujet de l'ache-

minement de ce trafic au sud de Soleure, et nous sommes convenus de le faire passer, par parts égales, par les deux voies les plus courtes d'après les distances de tarif. Les tarifs généraux et les tarifs exceptionnels pour le trafic marchandises interne et direct en transit par la ligne Soleure-Moutier, ainsi que pour le trafic direct entre les stations de cette ligne et celles des autres chemins de fer suisses, ont été calculés sur la base de ces ententes; la plupart seront mis en vigueur au moyen de suppléments.

2. Eu égard aux conditions exceptionnelles d'établissement et d'exploitation de la *ligne du Ricken*, nous avons sollicité du Département des chemins de fer l'autorisation de *majorer*, en vertu des articles 8 et 13 de la loi sur les tarifs, *les distances* servant de base à l'établissement des tarifs. Le Conseil fédéral a décidé, ensuite de cette requête, de nous autoriser, pour une durée de quinze ans à partir du jour de l'ouverture de cette ligne à l'exploitation, à majorer de 60% les distances en mètres sur le tronçon constitué par le tunnel.

3. Nous avons entamé des pourparlers avec la Direction du *chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg* dans le but de régler les rapports de tarif et d'acheminement dans le service des marchandises. Cette question, fort compliquée, nécessite d'importants calculs et travaux statistiques.

4. De nouveaux tarifs ont été mis en vigueur pour le trafic direct des marchandises entre les stations des chemins de fer *Berne-Schwarzenbourg* et de l'*Oberland bernois*, ainsi que la station de Worb-Dorf (chemin de fer à voie étroite Berne-Worb), d'une part, et celles des C.F.F. et des chemins de fer privés suisses à voie normale (le Gothard excepté), d'autre part.

5. La Direction du chemin de fer *Fribourg-Morat-Anet* nous a demandé *d'abandonner à sa ligne via Sugiez le trafic des marchandises* d'Anet et au delà à Faoug et au delà et vice versa, afin de lui aider à améliorer sa situation financière. L'administration du chemin de fer Berne-Neuchâtel étant intéressée à cette question nous lui avons transmis cette requête, mais cette compagnie a refusé d'y faire droit, de sorte qu'elle est devenue purement et simplement sans objet pour nous. Nous n'aurions d'ailleurs pas non plus été

en mesure de l'accueillir favorablement, en raison des conséquences.

6. L'administration du chemin de fer du *lac de Thoune* a ouvert, le 1<sup>er</sup> mai 1907, les deux nouvelles haltes d'*Einigen* et *Faulensee*. Toutefois, ces haltes ne sont installées que pour l'expédition et la réception de marchandises de détail transportées en vertu des tarifs exceptionnels n<sup>o</sup> 4 pour le pain, le beurre frais, etc., et n<sup>o</sup> 41 pour le lait liquide par abonnement, ainsi que des emballages vides servant à ces transports. Les distances directes reconnues nécessaires ont donc été créées entre ces haltes et certaines stations des C. F. F. et des chemins de fer privés suisses, pour les expéditions effectuées en service direct sur la base desdits tarifs exceptionnels.

7. Le *tarif exceptionnel pour le vin* (rapport de gestion de 1906, p. 95), approuvé le 11 juillet 1906 par le Conseil d'administration, n'a pu être mis en vigueur que le 20 décembre, après que le Département fédéral des chemins de fer eût renoncé à diverses exigences que les administrations intéressées ne pouvaient pas admettre.

8. Le *tarif exceptionnel pour plantes vivantes* (rapport de gestion de 1906, p. 95), approuvé le 29 septembre 1906 par le Conseil d'administration, n'a de même pu entrer en vigueur que le 20 décembre, ensuite de longues négociations avec toutes les administrations suisses de chemins de fer à voie normale et avec le Département fédéral des chemins de fer.

9. Outre la mise en vigueur de suppléments aux tarifs n<sup>o</sup> 6 pour céréales, n<sup>o</sup> 14 pour engrais, n<sup>o</sup> 18 pour bois, n<sup>o</sup> 19 pour pierres et n<sup>o</sup> 20 pour la houille, les modifications suivantes ont été apportées aux divers *tarifs exceptionnels*:

a. Afin de favoriser la vente des *scories de générateurs, non triées, provenant des usines à gaz*, qu'on utilise plus particulièrement pour le chauffage des fours à chaux mais qui ne possèdent que peu de capacité calorifique, nous les avons admises à figurer dans le *tarif exceptionnel* réduit n<sup>o</sup> 44 pour déchets de pyrite, escarbilles, etc.

b. Pour lutter contre la concurrence des transports par

chars, nous avons réduit de 8 à 7 cts. par 100 kg la taxe prévue au tarif pour le transport de *gypse* de Frick à Eiken, par chargements de 10,000 kg.

**10.** Nous avons accordé, chaque fois après un examen approfondi, des *réductions de taxes*:

a. pour l'*exportation* du *ferro-chrome* et du *ferro-silicium* expédié de Montbovon;

b. pour l'*importation* de *matières fourragères* en provenance d'Italie; cette mesure a été prise à la demande du Conseil d'Etat du canton du Valais, en raison de la disette de matières fourragères qui se faisait sentir dans ce canton par suite des mauvaises récoltes de foin en 1906;

c. en *trafic intérieur*:

pour le *plomb* prévu au tarif spécial I de Genève loco à destination de diverses stations suisses, pour éviter la concurrence de la voie française;

pour le transport de *matières pour l'épuration du gaz, épuisées et ne contenant qu'une faible quantité de cyanure*, de Bâle-C. F. F., Genève, Horn, Lausanne et Schlieren à Luterbach, matières qui sont de peu de valeur et doivent pouvoir être adressées à peu de frais aux fabriques de cellulose installées spécialement pour en tirer parti;

pour les *farines de légumes à cosses* et le *son*, de Genève loco à Villeneuve et au delà;

pour le transport d'*acide sulfurique* d'Uetikon à Bex, par chargements de 10,000 kg, pour éviter que la fourniture de cette matière ne passe à la concurrence étrangère;

d. pour le *transport de pétrole en transit* d'Autriche à destination du Midi de la France via Buchs (Rheintal)-Genève.

**11.** La *Société par actions des minotiers de la Suisse orientale, à St. Gall*, nous a demandé d'abaisser nos taxes pour les produits de cette industrie, dont le transport s'effectue encore beaucoup par charrois, afin de permettre aux meuniers d'utiliser le chemin de fer. Nous avons fait une enquête minutieuse, de laquelle nous avons conclu qu'il ne nous était pas possible, en raison des conséquences, de faire droit à cette requête.

**12.** Une nouvelle édition de la I<sup>re</sup> partie, division B, des *tarifs marchandises entre l'Allemagne et la Suisse* a été

publiée. Elle contient les prescriptions générales de tarif et la classification des marchandises. Elle a été rendue nécessaire par le grand nombre de modifications et de compléments apportés aux prescriptions générales de tarif et à la classification des marchandises des chemins de fer allemands et suisses depuis la publication de l'édition du 1<sup>er</sup> août 1902.

13. Le 1<sup>er</sup> juin 1907 est entrée en vigueur une nouvelle édition du *tarif marchandises bavarois-suisse*.

14. Le tarif spécial n° 411 pour pierres de construction, taillées brut, au départ de stations des *chemins de fer français de l'Est* et à destination de la *Suisse* via Delle et Petit-Croix, a été complété par l'admission de nouvelles relations.

15. Le 1<sup>er</sup> avril 1907 est entré en vigueur le *tarif spécial commun d'exportation (P.V.)* n° 414 pour les transports de fer brut, de fers de construction, etc., par chargements de 10,000 kg effectués au départ des *chemins de fer de l'Est français pour la Suisse, ainsi que Chiasso transit et Pino transit*, via Delle ou Petit-Croix.

16. Il a été publié un I<sup>er</sup> supplément au tarif marchandises *Delle frontière-Suisse*.

17. Les négociations engagées en vue de l'établissement d'un tarif direct *P.L.M.-Suisse* ont suivi leur cours.

18. Nous avons adhéré à une proposition de la compagnie française du *chemin de fer du Nord* tendant à l'établissement d'un tarif direct pour *produits métallurgiques* via Delle ou Petit-Croix.

19. Il a paru de nouvelles éditions des *dispositions réglementaires* sur le *trafic marchandises belge-suisse* et du tarif exceptionnel pour le transport de *produits métallurgiques* entre stations belges et stations suisses; on a en outre calculé de *nouveaux tarifs* pour le transport de la *houille* en trafic *Belgique-Bâle* et *Belgique-Suisse*. Ces derniers entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1908.

20. De nouvelles *prescriptions d'acheminement* sont entrées en vigueur pour le *trafic des marchandises néerlandais-suisse*, fascicules II et III des tarifs.

**21.** Un nouveau traité réglant les rapports de concurrence dans le trafic grande vitesse entre la *Suisse* et l'*Angleterre* a été conclu, les chemins de fer intéressés du continent s'étant enfin tous déclarés d'accord.

**22.** Il a été publié, pour le *trafic allemand-italien par le Simplon*, un tarif exceptionnel pour le fer à destination d'Omegna et de Villadossola, et pour le *trafic franco-italien* un tarif international franco-suisse contenant des taxes entre divers ports français et un certain nombre de stations italiennes.

**23.** Dans le *trafic allemand-sud français*, une nouvelle édition de l'indicateur de distances (partie II C du tarif) servant de base pour le calcul des taxes de transport est entrée en vigueur, ainsi qu'une nouvelle édition des prescriptions d'acheminement (partie II D du tarif). Le principe de l'acheminement par la route la plus courte, qui était convenu jusqu'ici pour le trafic allemand-sud français, a été maintenu dans cette dernière édition des prescriptions.

**24.** En ce qui concerne l'*Union austro-hongroise-française* (trafic avec les chemins de fer français de l'Est), les tarifs pour le transport d'animaux vivants (chevaux, moutons et gibier) sont entrés en vigueur, ainsi qu'un nouveau tarif pour le transport de bois en provenance de l'Autriche.

**25.** En *trafic austro-hongrois-sud français*, on a arrêté les bases pour l'établissement de tarifs directs; de même qu'en trafic allemand-sud français, on appliquera les unités de taxes allemandes tant sur le parcours suisse que sur les parcours allemands.

**26.** La ligne à voie normale Berne-Schwarzenbourg, ouverte à l'exploitation le 1<sup>er</sup> juin 1907, et le tronçon Gümligen-Worb de la ligne à voie étroite Berne-Worb ont été soumis à la *convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer*.

Une nouvelle liste des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique cette convention a été publiée.

**27.** Nous avons soumis au Département fédéral des chemins de fer, en vue d'obtenir l'approbation du Conseil fédéral, des projets d'une nouvelle édition de l'annexe V et d'un

nouveau I<sup>er</sup> supplément au *règlement de transport suisse*, élaborés d'entente avec les administrations faisant partie de l'Association de chemins de fer suisses. La nouvelle édition de l'annexe V consacre un grand nombre de modifications et de compléments aux anciennes dispositions. La plupart de ces modifications et compléments sont motivés soit par la nouvelle édition prochaine de la convention spéciale conclue entre la Suisse et l'Allemagne pour compléter la convention internationale sur le transport des marchandises, soit par les décisions de la II<sup>e</sup> conférence pour la révision de cette dernière convention; ils ont aussi en partie pour but de mettre autant que possible le règlement suisse en harmonie avec les nouvelles dispositions du règlement de transport des chemins de fer allemands.

28. Un II<sup>e</sup> supplément aux *prescriptions générales de tarif des chemins de fer suisses* est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1907. Il contient les modifications qui ont été apportées, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1905, aux prescriptions de tarif des chemins de fer allemands et ont été adoptées par l'Association de chemins de fer suisses.

29. Parmi les affaires traitées dans les *conférences commerciales de l'Association de chemins de fer suisses* ou réglées par correspondance par l'Association, nous citerons les suivantes:

a. D'accord avec la conférence technique de l'Association, la conférence commerciale a refusé de faire droit à une requête de la société anonyme Dynamite Nobel, à Zurich, demandant de réduire de 2000 kg à 1000 kg le poids minimum soumis à la taxe, pour les expéditions de cartouches de dynamite, et de renoncer à la taxe pour wagons de choc perçue pour ces envois; ce refus est motivé par les risques inhérents aux transports de ce genre.

b. Elle a admis une requête des Manufactures des glaces et produits chimiques de St. Gobain, Chauny et Cirey, demandant que le verre « opaline » en plaques non polies et les listes, baguettes, gorges, coins, etc., en « opaline », non polis, expédiés avec les plaques, soient taxés suivant le tarif spécial I et la classe 2 des expéditions partielles.

c. Conformément à une proposition du Département fédéral des chemins de fer, elle a décidé que les bulletins de garantie généraux et les cautionnements pour transports de

dynamite, dont nous sommes dépositaires en notre qualité d'administration en charge de l'Association de chemins de fer suisses, serviraient aussi de garantie pour les dommages auxquels pourraient donner lieu les transports effectués par des entreprises ne faisant pas partie de l'Association.

*d.* La conférence a refusé d'admettre les « tripes fraîches » au bénéfice du tarif exceptionnel n° 4 pour le transport de pain, viande fraîche, etc., en vitesse accélérée, considérant qu'on doit éviter, pour des raisons techniques d'exploitation, d'augmenter le nombre des articles auxquels s'applique ce tarif.

*e.* Elle s'est occupée de la question de l'application au trafic suisse des modifications et compléments apportés depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1905 aux prescriptions générales de tarif et à la classification des marchandises des chemins de fer allemands.

*f.* Nous avons prié le Département fédéral des chemins de fer, au nom de l'Association, d'approuver une modification au règlement de transport, autorisant les administrations à percevoir les frais de pesage prévus par les tarifs dans tous les cas où le poids constaté par pesage officiel dépasse de plus de 2½ % celui résultant des mesures ou du nombre des objets transportés, d'après les indications inscrites par l'expéditeur dans la lettre de voiture. Le Département des chemins de fer soumettra cette question à la décision du Conseil fédéral.

*g.* Après avoir consulté un spécialiste, l'Association a adopté de nouvelles prescriptions sur l'emballage de la « cheddite », qui, en raison des dangers qu'elle présente, n'est pas au bénéfice des prescriptions en vigueur en Allemagne pour le transport des explosifs.

*h.* Faisant droit à une demande formulée par la société par actions Dynamite Nobel, à Zurich, l'Association a décidé qu'en cas de transport de plusieurs expéditions de dynamite par colis isolés, consignées en même temps pour la même station destinataire, on ne percevra plus, désormais, de redevance que pour deux wagons de sûreté, ainsi qu'on le fait déjà pour le transport de plusieurs wagons complets consignés simultanément pour la même destination.

*i.* L'Association a également fait droit à une requête du comité central de la Société suisse des employés de chemins de fer et de bateaux à vapeur, demandant de donner à toutes les stations suisses l'ordre de munir bien visible-

ment de la mention « duplicata » les duplicata de lettres de voiture suisses.

30. Comme les opérations douanières italiennes se font à Domodossola et que la remise formelle des marchandises s'effectue, en trafic avec l'Italie, au point frontière italien, les transports à destination et en provenance d'Iselle di Trasquera, Preglia et Varzo devaient, jusqu'ici, être expédiés et taxés pour Domodossola, d'où ils étaient retournés auxdites stations, grevés des frais de transport. Les marchandises à destination et en provenance des localités suisses de Gondo et Simplon — lesquelles sont desservies par la station d'Iselle di Trasquera — n'étant pas soumises aux droits italiens, il a été convenu avec les autorités des douanes italiennes et suisses et les chemins de fer italiens de l'Etat, dans une conférence tenue à Domodossola, que les marchandises à destination ou en provenance des localités susindiquées pourraient exceptionnellement être expédiées directement à Iselle di Trasquera. Il s'ensuit que ces transports n'ont plus à passer par Domodossola, ce qui a pour effet de supprimer l'excédent des frais de transport qui en résultait. En outre, il a été décidé que les transports de granit à effectuer au départ des stations de Preglia et Varzo à destination des stations suisses seraient expédiés à l'avenir directement de ces stations à destination de la Suisse, ce qui permet d'éviter également le détour par Domodossola.

31. Un encombrement s'étant produit au début de l'année sur la route du Mont-Cenis, nous sommes convenus avec la compagnie du P. L. M., sur sa demande, d'acheminer par la ligne du Bouveret au Simplon, contre indemnité, une partie de son trafic (grosses marchandises, telles que houilles et fers, etc.) — qui passait jusqu'ici par la ligne du Mont-Cenis — en organisant à cet effet des trains spéciaux.

32. Au commencement d'octobre, un encombrement de marchandises à destination de l'Italie s'est produit sur la ligne du Gothard. En présence de cet état de choses, nous sommes convenus avec la compagnie du Gothard et les chemins de fer italiens de transporter journallement jusqu'à Domodossola par Olten-Lyss-Simplon, à partir du 8 octobre 1907, contre dédommagement, 30 wagons de marchandises expédiés directement d'Allemagne et au delà en Italie via Bâle-Gothard, pour lesquels il ne serait pas prescrit que la

visite douanière devait avoir lieu à une station intermédiaire de la route du Gothard. Les allègements qui en résultèrent pour cette ligne furent toutefois insuffisants, car le trafic d'automne s'accrut presque en même temps d'une manière continue. Toutes nos stations de Bâle à Immensee étant encombrées de marchandises pour l'Italie, nous avons été forcés de suspendre par intervalles les transports en wagons complets nous arrivant par Bâle. Par trois fois le Conseil fédéral a accordé pour ces transports des délais supplémentaires de livraison de trois à cinq jours. Dans la suite, les chemins de fer italiens de l'Etat se sont déclarés prêts à recevoir journalièrement 50 et plus tard même 70 wagons à Domodossola. Ils consentirent en outre à ce que le matériel venant du III<sup>e</sup> arrondissement fût retourné à vide en Italie via Domodossola. Le 6 décembre 1907, la situation est redevenue normale sur la ligne du Gothard, ce qui mit fin au détournement des marchandises par la ligne du Simplon.

**33.** Nous avons été sollicités à plusieurs reprises par des représentants du commerce *d'autoriser nos entrepôts de Bâle à emmagasiner et réexpédier les céréales* en provenance de Mannheim, Ludwigshafen, Carlsruhe, Kehl et Strasbourg en appliquant à ces envois les taxes *directes* prévues pour les expéditions effectuées par Bâle. On invoquait à l'appui de cette demande que le besoin se faisait sentir depuis longtemps de pouvoir entreposer à une plus grande proximité, c'est-à-dire au moins à la frontière, les céréales importées par les ports du Rhin et destinées à être consommées en Suisse, sans que pour ce fait les frais de transport reviennent plus cher qu'en cas de transport direct. Estimant cette demande justifiée nous avons fait des démarches répétées auprès des chemins de fer allemands intéressés, en vue de pouvoir y faire droit, mais nos efforts ont malheureusement été vains.

**34.** Nous avons décidé en principe de soumettre les marchandises qui arrivent à Bâle ou qui en partent *par voie d'eau* aux mêmes tarifs que celles qui arrivent ou sont réexpédiées par chemin de fer. Les mesures nécessitées par cette décision ont été mises en vigueur.

**35.** Les chambres du commerce de Genève et de Lausanne ont adressé au Conseil fédéral une protestation contre

le traité de concurrence conclu avec la compagnie de navigation du lac Léman, ratifié par le Conseil d'administration dans sa séance du 28 décembre 1906, mais le Conseil fédéral n'est pas entré en matière. Le Département fédéral des chemins de fer nous a ensuite avisés qu'au cours de ses délibérations sur le rapport de gestion et les comptes des chemins de fer fédéraux pour 1906, la commission du Conseil national avait reconnu qu'en passant ce traité l'administration avait agi dans les limites de ses compétences et dans l'intérêt bien compris de l'entreprise, mais qu'au point de vue économique général la commission verrait cependant avec plaisir notre administration se résoudre à ne pas appliquer ce traité. Nous avons répondu par un mémoire minutieusement motivé, dans lequel nous démontrions que les dommages économiques que l'on craignait ne se produiraient pas. Nous rappelions l'exemple du lac de Constance, où il y a déjà longtemps que le système de la libre concurrence entre les diverses entreprises de transport, bien outillées et bien organisées pour faire face aux exigences d'un trafic considérable, a dû céder le pas à une réglementation stricte des rapports de ces entreprises dans le domaine des transports.

36. Au cours de l'exercice ont eu lieu les *conférences internationales* ci-après, auxquelles nous nous sommes fait représenter:

a. conférences générales des *Unions allemande-italienne* et *austro-hongroise-allemande*, à Bozen;

b. conférence de l'*Union austro-hongroise-suisse*, à Abbazia;

c. conférences des *Unions austro-hongroise-française* et *austro-hongroise-sud française*, à Montreux;

d. conférences de l'*Union allemande-sud française*, à Francfort s/M. et Zurich;

e. deux séances de la *Commission permanente allemande des tarifs*, à Berlin et Reutlingen.

Les conférences indiquées sous lettres a—d ont liquidé les affaires courantes. A celle de l'Union austro-hongroise-sud française, nous nous sommes déclarés disposés à appliquer les unités de taxes allemandes aux transports en transit par nos lignes, ainsi que cela se pratique déjà en trafic allemand-sud français.

### e. Contrôle des recettes et décomptes.

1. Une *conférence des chefs de contrôle* des administrations intéressées a eu lieu à Montreux, les 29 et 30 avril, afin de régler diverses questions relatives au décompte du trafic direct des marchandises France-Italie via Simplon entre les chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de l'Est, du Nord et de l'Ouest français, d'une part, et les chemins de fer fédéraux, d'autre part.

2. Nous nous sommes fait représenter à la *conférence internationale des décomptes* qui a eu lieu à Bruxelles dans le courant du mois de juin.

3. La 5<sup>e</sup> *conférence des chefs de contrôle* de l'Association de chemins de fer suisses s'est réunie à Morat les 11 et 12 octobre. Elle s'est occupée de diverses questions d'expédition et de décompte.

4. Des *prescriptions uniformes* ont été établies pour la comptabilité des recettes et dépenses occasionnées par la confection et la fourniture des billets de voyageurs de tous genres et des jetons pour abonnements de lait, ainsi que pour le décompte de ces recettes et dépenses et la clôture des comptes annuels.

5. Il a été procédé à 1838 *revisions des caisses et des livres* des stations, entrepôts et bateaux à vapeur, qui se répartissent comme suit entre les quatre arrondissements:

I <sup>er</sup> arr.	II <sup>e</sup> arr.	III <sup>e</sup> arr.	IV <sup>e</sup> arr.
556	488	478	316

Nous avons à signaler à cet égard les irrégularités suivantes:

a. Une effraction a été commise à la station d'*Aarberg*, dans la nuit du 9 au 10 novembre, et le coffre-fort, qui contenait fr. 4247.71, a été enlevé. Jusqu'ici, l'enquête judiciaire est demeurée sans résultat.

b. A fin mai, un commis de la station d'*Estavayer* a pris la fuite après avoir commis divers détournements. On n'a pas pu le découvrir jusqu'ici. L'administration a subi de ce fait un préjudice de fr. 1144.15.

c. A *Loèche*, un aspirant a pris la fuite à fin décembre,

en emportant une somme de fr. 962.56 soustraite à la caisse. Cette somme nous a été remboursée; une action pénale a été introduite contre le coupable.

d. Des déficits ont été constatés à diverses stations; dans deux cas, on a même découvert des falsifications d'écritures portant sur de faibles montants. Les coupables ont été punis et certains d'entre eux révoqués. Plainte a été portée dans les cas graves.

6. En matière de *crédits pour frais de transport* nous avons à signaler les affaires suivantes:

	Arrondissements				Total
	I	II	III	IV	
a. Ouverture de nouveaux crédits .	23	50	43	36	152
b. Modifications apportées à des crédits existants . . . . .	7	60	94	55	216
c. Crédits supprimés . . . . .	5	7	12	9	33
En tout	35	117	149	100	401

7. Ensuite d'entente avec l'administration des postes nous avons décidé, dans l'intérêt des voyageurs, de compléter les *prescriptions sur la manière de traiter les objets trouvés*, par une nouvelle disposition aux termes de laquelle les objets dont le poids n'excède pas 5 kg et qui sont réclamés d'urgence pourront être expédiés, à l'avenir, comme envois de service, contre perception d'une taxe uniforme de 40 cts.

8. Nous faisons suivre ce rapport d'un *tableau comparatif des recettes d'exploitation* des C.F.F. pour les années 1906 et 1907, 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.

## Recettes d'exploitation des chemins de fer fédéraux.

	<b>1906</b>	<b>1907</b>	
(Janvier-Mai 2441 km.)		(2463 km.)	Comparées à 1906
(Juin-Décembre 2463 " )			en plus en moins
<b>Fr.</b>		<b>Fr.</b>	<b>Fr.</b>
	<b>%</b>	<b>%</b>	

### A. Trafic du chemin de fer.

I. Produit du transport des voyageurs . . . . .	56,288,797.04	41, <sup>18</sup>	2,767,701.34	—
II. Produit du transport des bagages, des animaux et des marchandises:				
1. transport des bagages . . . . .	5,508,344.96	4, <sup>03</sup>	327,069. —	—
2. " " animaux . . . . .	2,404,947.03	1, <sup>76</sup>	—	57,413.37
3. " " marchandises . . . . .	72,476,753.91	53, <sup>03</sup>	6,714,991.88	—
	80,390,045.90	58, <sup>82</sup>	6,984,647.51	—
<b>Total</b>	136,673,842.94	100	9,752,348.85	—

### B. Exploitation des bateaux à vapeur sur le lac de Constance.

I. Transport des voyageurs . . . . .	197,747.92	24, <sup>79</sup>	10,509.38	—
II. " " bagages . . . . .	10,356.27	1, <sup>30</sup>	611.94	—
III. " " animaux . . . . .	5,055.89	0, <sup>63</sup>	900.39	—
IV. " " marchandises . . . . .	584,491.64	73, <sup>28</sup>	50,540.78	—
	797,651.72	100	62,562.49	—
<b>Total</b>	797,651.72	100	62,562.49	—

Il ressort de ce tableau comparatif des recettes d'exploitation pour les années 1906 et 1907 que le *trafic du chemin de fer (A)* accuse pour l'année 1907 une augmentation se traduisant par un accroissement des recettes de fr. 9,752,348.85 = 7,68 %, au lieu de fr. 11,958,329.12 = 10,4 % en 1906. Les diverses catégories de trafic présentent les différences suivantes, exprimées en pour cent :

Trafic des voyageurs . . . . .	+ 5,17 % (1906 : +11,13 %)
» des bagages . . . . .	+ 6,31 % (1906 : +10,55 %)
Transport des animaux .. . . .	- 2,33 % (1906 : +20,20 %)
» des marchandises . . . . .	+10,21 % (1906 : + 9,47 %)

Il fallait s'attendre à ce que l'augmentation exceptionnellement élevée du trafic des animaux en 1906 (20,20 %) redeviendrait normale en 1907. La diminution de 2,33 % ne saurait donc susciter aucune appréhension. Au surplus, nous avons à relever ce qui suit au sujet des deux principales catégories de trafic :

*Service des voyageurs.* Les divers mois présentent, vis-à-vis de l'année précédente, les différences que voici :

Janvier . . . . .	+fr. 204,917
Février . . . . .	+ » 202,809
Mars . . . . .	+ » 593,750
Avril . . . . .	- » 1,115
Mai . . . . .	+ » 625,720
Juin . . . . .	- » 86,129
Juillet . . . . .	+ » 218,746
Août . . . . .	+ » 276,487
Septembre . . . . .	+ » 183,265
Octobre . . . . .	+ » 133,376
Novembre . . . . .	+ » 258,876
Décembre . . . . .	+ » 152,000

Les différences en moins qui se sont produites en avril et en juin ne sont qu'apparentes; elles proviennent d'un déplacement du trafic, causé par le fait que les fêtes de Pâques et de Pentecôte, qui exercent une grande influence sur le mouvement des voyageurs, sont tombées cette année sur les mois de mars et mai, tandis qu'en 1906 elles ont eu lieu en avril et juin. Si l'on tient compte de ce fait, on remarque que l'augmentation a été constante et assez régulière durant toute l'année; elle excède nos prévisions d'environ fr. 1,800,000. Au surcroît de recettes de fr. 2,767,701.34 correspond une augmentation du nombre des voyageurs de 64,933,529 à 69,920,007;

elle est ainsi de  $4,986,478 = 7,08\%$ . L'accroissement des recettes, qui n'est que de  $5,17\%$ , n'est donc pas proportionné à l'augmentation du nombre des voyageurs. Il en résulte de nouveau une diminution de la recette moyenne par voyageur; pendant les six dernières années, cette recette moyenne a été de :

1902 . . . . .	96,1 centimes.
1903 . . . . .	87,8 »
1904 . . . . .	83,5 »
1905 . . . . .	81,4 »
1906 . . . . .	82,4 »
1907 . . . . .	80,7 »

Quant à l'influence exercée par le *trafic du Simplon* sur le produit du trafic des voyageurs en général, les recettes particulières du parcours Brigue-Iselle en 1907 confirment les déductions que nous avons tirées des résultats des sept premiers mois d'exploitation et qui sont exposées à la page 109 de notre rapport de gestion de 1906. Ces recettes se sont élevées à fr. 635,700 pour toute l'année 1907 et à fr. 412,500 pour les sept mois de juin à décembre, tandis qu'en 1906 elles avaient atteint, pendant la même période, fr. 462,000. L'absence du trafic exceptionnel auquel avait donné lieu l'exposition de Milan a donc été compensée, sinon intégralement du moins en partie, par le développement général du trafic, de sorte que le résultat peut être considéré comme satisfaisant.

*Service des marchandises* (y compris les bagages et les animaux vivants). Contre toute attente, le développement extraordinaire des affaires en général a persisté durant toute l'année. Les recettes accusent de nouveau une forte augmentation; elles excèdent celles de l'année 1906, pourtant exceptionnellement réjouissantes, et dépassent même nos prévisions d'environ fr. 7,000,000. Tous les mois de l'année participent à cette augmentation, dans la proportion suivante:

Janvier . . . . .	fr. 394,370
Février . . . . .	» 243,412
Mars . . . . .	» 442,844
Avril . . . . .	» 1,185,666
Mai . . . . .	» 558,142
Juin . . . . .	» 654,379
Juillet . . . . .	» 861,958
Août . . . . .	» 540,225
Septembre . . . . .	» 634,960
Octobre . . . . .	» 386,466
Novembre . . . . .	» 451,226
Décembre . . . . .	» 631 000

Le nombre des tonnes de marchandises transportées s'élève à 12,234,219 (10,928,296 en 1906); il s'est donc accru de 1,305,923 tonnes, soit de 11,95% (10,52% en 1906). L'augmentation des recettes n'est en revanche que de 9,52% (9,87% en 1906) et n'a donc pas marché de pair avec celle du trafic. Il s'ensuit une nouvelle diminution de la recette moyenne par tonne, qui a été:

en 1903, de	.	.	.	.	fr. 7,34
» 1904, »	.	.	.	.	» 7,01
» 1905, »	.	.	.	.	» 6,75
» 1906, »	.	.	.	.	» 6,72
» 1907, »	.	.	.	.	» 6,57

Le *trafic du Simplon* s'est légèrement accru par suite de la mise en vigueur de tarifs directs entre la France et l'Italie; il a bénéficié au surplus du détournement temporaire du trafic des routes de Modane et du Gothard, conséquence de l'encombrement des marchandises sur ces deux lignes. Abstraction faite de ces circonstances exceptionnelles, les résultats se sont constamment maintenus dans des limites très modestes.

*Exploitation des bateaux du lac de Constance.* D'après le tableau qui précède, lettre B, toutes les rubriques accusent une augmentation. Le surcroît de recettes provenant du transport des voyageurs, qui est de fr. 10,500 en chiffre rond, n'est la conséquence d'aucune cause spéciale; on doit l'attribuer au développement général du trafic. L'augmentation des recettes du transport des marchandises est d'environ fr. 50,500; presque tous les mois y participent. Celui d'octobre seul accuse une diminution sensible (fr. 14,000), qui provient de la faible quantité de fruits frais exportés cette année. On constate en revanche une forte augmentation des importations de céréales et de sucre, ainsi que des transports en transit de pièces détachées de machines et de vieux fer effectués d'Allemagne en Italie; cette augmentation a persisté durant toute l'année et a contribué pour une grande part au résultat favorable de l'exercice.

#### f. Détaxes.

Les affaires traitées dans le courant de l'année par le bureau de détaxe accusent de nouveau une importante augmentation.

Le tableau ci-après donne un aperçu des nouvelles réclamations et demandes de remboursement de taxes traitées en 1907, ainsi que des sommes payées pendant cette période par les chemins de fer fédéraux ou mises à la disposition d'autres administrations.

	Nombre de nouvelles affaires	Sommes mises à la charge des C.F.F. Fr.
a. Réclamations pour fausse application des tarifs, des prescriptions de tarif, etc. . . . .	8,112	93,479.73 (marchandises) 104.70 (bagages) 814.13 (bétail)
b. Demandes d'application après coup de tarifs de réexpédition et d'exportation . . . . .	2,188	275,241.26
c. Demandes tendant à obtenir la concession des taxes plus réduites des routes concurrentes étrangères . . . . .	2,656	179,705.04
d. Demandes de restitution de taxes (détaxes), basées sur des autorisations de la Direction générale et des anciennes compagnies . . . . .	600	217,593.36
e. Fourvoiements de marchandises (erreurs d'acheminement) . . . . .	2,790	11,636.83 <sup>1)</sup>
f. Réclamations portant sur des billets . . . . .	4,286	33,136.84
g. Demandes de détaxe concernant des abonnements généraux non entièrement utilisés . . . . .	384 <sup>2)</sup>	46,216. — <sup>3)</sup>
h. Primes payées au personnel des trains pour la découverte de l'emploi abusif d'abonnements généraux . . . . .	99	495. — <sup>3)</sup>
<b>Total</b>	<b>21,115</b>	<b>858,422.89</b>

<sup>1)</sup> En revanche, les chemins de fer fédéraux ont touché fr. 12,558.08.

<sup>2)</sup> 223 cas en raison de la sortie du titulaire de la maison de commerce;

122 " pour cause de maladie ou de mort;

26 " " d'absence prolongée hors du pays;

9 " en raison d'échange d'abonnements contre des abonnements pour 2 per-

sonnes de la même maison de commerce;

4 " ensuite de l'arrestation du titulaire;

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

## IV. Département de l'exploitation.

### a. Généralités.

1. Nous avons examiné avec le service de l'état-major général, en vue de modifier l'état de choses actuel, la question de l'*aménagement de voitures de chemins de fer pour le transport de malades militaires*, ainsi que la question de l'équipement des trains sanitaires. A la suite de cet échange de vues, nous nous sommes engagés, le 5 janvier, à munir tout d'abord, à titre d'essai, un certain nombre de voitures de III<sup>e</sup> classe de portes latérales pour faciliter l'embarquement des malades.

2. Nous avons invité, le 22 janvier, les Directions d'arrondissement à ne *plus imposer*, à l'avenir, *aux sous-chefs de gare des journées de travail de plus de 10 heures* et à réduire même celles-ci petit à petit, là où les circonstances le permettraient, à 9 h. 30 m. et 9 heures, tout en se réservant cependant de les prolonger, en cas de besoin, dans les limites autorisées par la loi sur la durée du travail.

3. Nous avons édicté, le 29 janvier, en exécution de l'article 16 du règlement n<sup>o</sup> 3 concernant les prescriptions générales de service pour les fonctionnaires et employés à poste fixe des chemins de fer fédéraux, des *prescriptions uniformes sur les heures supplémentaires de travail et leur rémunération*, lesquelles sont entrées immédiatement en vigueur avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier 1907.

A la suite d'une pétition de l'Union ouvrière des entreprises suisses de transport et de la Société suisse du personnel des trains, critiquant certaines dispositions de ces prescriptions, nous avons procédé, le 20 septembre, à une révision partielle de ces dernières.

4. Ayant jugé suffisantes les expériences auxquelles a donné lieu l'application des *Règles interprétatives et instructions pour l'application du règlement n<sup>o</sup> 22* (du 29 juillet 1904) *concernant les allocations supplémentaires du personnel des trains, des locomotives et des bateaux à vapeur*, lesquelles avaient été édictées provisoirement le 3 octobre 1903 (v. rapport de gestion de 1903, chiffre 23, page 105), nous les avons publiées à nouveau le 1<sup>er</sup> février, après les avoir soumises à une révision. Faisant application de l'article 14

du règlement sur les allocations supplémentaires, nous avons tenu compte de certaines conditions spéciales et établi des taux exceptionnels d'indemnités kilométriques qui ont été majorées en partie à cette occasion.

5. Nous avons décidé, le 5 février, que les agents *pensionnés*, ainsi que les ouvriers touchant des secours en vertu de la décision du Conseil d'administration du 23 avril 1903, *seraient également mis au bénéfice de l'article 12* du règlement n° 19 pour l'économat des Directions d'arrondissement (du 30 décembre 1902), qui traite de la *fourniture de combustible au personnel*.

6. Après avoir discuté la question au préalable dans une conférence des directeurs, nous avons édicté le 5 février, à l'usage des Directions d'arrondissement, des prescriptions uniformes concernant *l'allocation de primes aux agents des trains pour la découverte de l'emploi abusif de billets*.

7. Le 5 septembre 1906, la *Société suisse du personnel des trains* a adressé à l'Association de chemins de fer suisses une *pétition* au sujet de *la police des chemins de fer*. Faisant application d'une décision de ladite Association, nous avons, en qualité d'administration en charge, répondu aux pétitionnaires, en date du 7 février, qu'à l'avenir tout agent chargé de cette police qui dresserait un procès-verbal de contravention recevrait un avis l'informant de la suite donnée à son rapport. En ce qui concerne la demande tendant à ce que l'administration du chemin de fer prenne à sa charge les frais incombant aux agents dans les cas de plaintes portées par eux contre des tiers pour offense personnelle dans leurs fonctions, nous avons fait savoir que l'administration se réservait de prendre une décision dans chaque cas particulier, après examen des faits.

8. Le 12 février nous avons approuvé la nouvelle *classification des gares et stations* à nous soumise par les Directions d'arrondissement, lesquelles se sont basées, pour l'établir, sur les résultats statistiques du trafic des deux premières années d'exploitation complètes (1904 et 1905), ainsi que sur les règles uniformes que nous avons dressées à cet effet (v. rapport de gestion de 1906, chiffre 14, page 115).

9. Le Département militaire fédéral a consenti, en date du 13 février, à faire *examiner et éprouver*, par la *section technique de l'intendance du matériel de guerre* et suivant les règles établies à cet effet (comme cela se pratique actuellement pour les étoffes des administrations militaire et douanière), les étoffes destinées à la confection des uniformes du personnel des C. F. F.

10. Après avoir procédé à divers essais pour nous rendre compte de la forme de vareuses qu'il convenait d'adopter, nous avons décidé le 15 février *de pourvoir*, en attendant la revision générale du règlement sur l'uniforme du personnel, *de légères vareuses d'été le personnel des trains, ainsi qu'une partie des agents des stations assurant le service extérieur* (chefs de trains principaux, chefs de train, conducteurs, sous-chefs de gare, chefs de station et gardes remplissant ces fonctions, commis de gares portant l'uniforme, chefs de quai principaux et leurs remplaçants, portiers).

11. Nous avons décidé, d'entente avec les Directions d'arrondissement, *de ne plus allouer de gratifications au personnel de l'exploitation à l'occasion de fêtes, transports de troupes ou d'autres circonstances extraordinaires de ce genre*, mais de dédommager, dans ces cas, le personnel en lui bonifiant les heures supplémentaires de travail, sous réserve toutefois de certains cas spéciaux (prestations extraordinaires de travail physique, conduite résolue en vue d'éviter des accidents, etc.).

12. Par décision de l'Association suisse du matériel roulant, le *chemin de fer Soleure-Moutier a été admis*, le 2 mars, à faire partie de cette association.

13. Par suite du très fort trafic marchandises pour l'Italie par le Gothard et vu l'encombrement considérable qui en est résulté, au mois de mars, dans les gares du Gothard et partiellement aussi dans celles des C. F. F., il a été nécessaire de *faire circuler, pendant quelques dimanches, des trains de marchandises entre Bâle et Chiasso ou Luino, et de prolonger la durée du travail dans les gares de triage de Bâle et d'Olten*, — mesures extraordinaires auxquelles l'autorité fédérale de surveillance a bien voulu donner son consentement par lettres des 12 et 16 mars.

14. La nouvelle *convention sur l'utilisation des gares et stations pour le service public du télégraphe et du téléphone*, passée les 16/19 mars entre le Département des postes et des chemins de fer et l'Association de chemins de fer suisses, a été approuvée le 22 mars par le Conseil fédéral et est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1907. Un nouvel arrangement a été conclu dès lors entre les deux parties contractantes, par lequel il a été décidé, premièrement, de supprimer la surtaxe réclamée pour les télégrammes qui jusqu'ici étaient acceptés, à titre exceptionnel, à toutes les stations, en vertu d'une disposition réglementaire, pour être transmis par le fil du chemin de fer; deuxièmement, d'inviter le personnel des trains à coopérer à la consignation des télégrammes que leur remettent les voyageurs dans le train, en ce sens que les agents en question devront, pour autant que le service le leur permet, accepter de la part des voyageurs des télégrammes privés destinés à des stations suisses et les remettre à un bureau de télégraphe ou aux fonctionnaires postaux se trouvant dans le train, lesquels se chargeront de les transmettre à qui de droit.

15. Le 19 mars nous avons consenti à *prolonger* d'une année, c'est-à-dire *jusqu'au 30 avril 1908*, 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 tronçon Thoune-Scherzligen, y compris le passage du personnel et du matériel roulant*.

16. Le Conseil fédéral a édicté, le 22 mars, de nouvelles *prescriptions sur le nettoyage, le lavage et la désinfection des wagons et des bateaux ayant servi au transport des animaux*, lesquelles sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 1907.

Nous avons donné, en date du 13 juin, les instructions nécessaires aux Directions d'arrondissement en vue de leur exécution.

17. En application de la décision du Conseil d'administration, du 20 octobre 1906, sur la réduction de la *durée du travail dans les ateliers des C. F. F.*, suivant laquelle aucun repos ne devait être compris dans les heures de travail, nous avons, d'entente avec les Directions d'arrondissement, ordonné dans nos prescriptions d'exécution de maintenir, à

partir du 1<sup>er</sup> janvier 1907, l'interruption de travail d'un quart d'heure, afin de permettre aux ouvriers de prendre une collation pendant la matinée, comme cela s'était fait jusqu'ici. Les ouvriers des ateliers ont protesté contre cette manière de faire et demandé que cette interruption de 15 minutes soit comprise dans la durée de travail rétribué ou soit supprimée d'une manière absolue. Des pourparlers ont alors été engagés à diverses reprises à ce sujet, puis, les ouvriers nous en ayant exprimé le désir, nous avons fini par consentir à discuter cette question dans une conférence que nous eûmes, le 27 mars, avec les présidents des commissions ouvrières de nos ateliers. La majorité des délégués ayant, au cours de cette conférence, persisté dans leur requête, nous nous sommes vus dans l'obligation d'adresser, le 28 mars, la lettre suivante au comité central de l'Association des ouvriers des ateliers, à Bienne:

« Ensuite de la conférence que nous avons eue hier avec votre délégation et après avoir soumis la question à un nouvel examen, nous vous informons que nous ne pouvons pas faire droit à votre requête relative à l'interruption de travail d'un quart d'heure dans les ateliers des C. F. F.

« Tout d'abord, il ne peut pas être question de comprendre ce repos dans la durée du travail, car en accordant aux ouvriers un congé annuel rétribué et en adoptant la journée de neuf heures pour les ateliers, le Conseil d'administration a décidé, dans sa séance du 20 octobre 1906, qu'aucun repos ne devait être compris dans le calcul de la durée du travail.

« Nous ne pouvons pas non plus prendre en considération votre demande de suppression de l'interruption d'un quart d'heure pendant la matinée, car nous estimons, de même que toutes les Directions d'arrondissement, que ce repos, qui permet aux ouvriers de prendre une collation au cours des cinq heures de travail auxquelles ils sont astreints, est nécessaire dans leur propre intérêt, surtout pour les nombreux ouvriers qui habitent hors de la localité où ils exercent leur travail et sont obligés de déjeuner à domicile bien avant d'entrer à l'atelier, ainsi que pour des ouvriers âgés, qui ne sont plus d'une très forte constitution, et pour les apprentis. C'est pour cette raison qu'à la demande des ouvriers les C. F. F. ont institué ce quart d'heure de repos, il y a peu d'années, dans tous les ateliers où il n'existait pas auparavant. »

Après quelque résistance, les ouvriers des ateliers de

Zurich ont fini, eux aussi, par se soumettre, ce qui a mis fin au conflit.

18. La *III<sup>e</sup> conférence internationale pour l'unité technique des chemins de fer* s'est réunie, à Berne, le 6 mai et a tenu séance jusqu'au 18 du même mois. L'Association de chemins de fer suisses s'est fait représenter à cette conférence par trois délégués, savoir par MM. Flury, vice-président de la Direction générale, Keller, ingénieur en chef de la traction des chemins de fer fédéraux, et Dietler, vice-président de la Direction du chemin de fer du Gothard.

19. Le 28 mai nous avons, en conformité de l'article 5 du contrat du 19 décembre 1905, confié à nouveau pour une année, c'est-à-dire jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 1908, à la société anonyme Brown, Boveri & C<sup>ie</sup>, *le service de la traction des trains sur le parcours Brigue-Iselle aménagé pour la traction électrique*. Cette traction a aussi donné de bons résultats pendant l'année 1907, et nous n'avons pas d'interruptions notables à signaler.

20. La *conférence européenne des horaires pour le service d'hiver 1907/1908* s'est réunie à Londres les 12 et 13 juin. Celle pour le *service d'été 1908* a eu lieu à Vienne les 11 et 12 décembre. Nous nous sommes fait représenter à toutes deux.

21. Le Département fédéral des chemins de fer ayant, le 11 juillet, approuvé les documents qui lui ont été soumis le 5 avril 1907 par l'Association de chemins de fer, un *règlement uniforme sur l'emploi et l'entretien des tachygraphes pour locomotives* a été mis en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1907.

22. Donnant suite à une requête à lui 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 l'exploitation des entreprises de transport et de communications, du 19 décembre 1902, a, par arrêté des 22 juillet et 14 août, autorisé les administrations de chemins de fer à recourir, pendant la période du 1<sup>er</sup> septembre au 24 novembre inclusivement (le jour du Jeûne fédéral excepté), aux mêmes *mesures exceptionnelles* que les années précédentes pour leur permettre de faire face au *trafic des marchandises en automne*. Ce fort trafic s'est effectué nor-

malement cette année; toutefois la pénurie de wagons s'est encore fait sentir dans une certaine mesure, comme l'an dernier.

23. La *conférence européenne pour la fourniture du matériel* pour le service d'été 1907 s'est réunie à Berlin les 6, 7 et 8 mars. Celle pour le service d'hiver 1907/1908 a eu lieu à Klagenfurt les 6, 7, 8 et 9 août. Nous nous sommes fait représenter aux deux conférences.

24. Le *chemin de fer Berne-Schwarzenbourg* a été autorisé à *utiliser*, dès le 1<sup>er</sup> octobre 1907, la *gare de Berne pour l'entrée et la sortie de ses trains*. Toutefois cette autorisation n'a été accordée que sous certaines réserves relatives à l'état actuel et à la transformation de la gare en question, réserves au sujet desquelles les intéressés se sont entendus dans une conférence qui a eu lieu le 7 septembre sous la présidence du Département fédéral des chemins de fer. Une convention spéciale fixera les conditions de cette cojouissance.

25. Eu égard au renchérissement de la vie et au recrutement de plus en plus difficile du personnel ouvrier, nous avons décidé, en date du 20 septembre, d'élever à *4 francs*, dès le 1<sup>er</sup> octobre 1907, le *salaire journalier initial de tous les ouvriers des gares* de Genève, Lausanne, Renens, Neuchâtel, Berne, Bienne, Bâle, Delémont, Olten, Lucerne, Zurich, Schaffhouse, Winterthur, St. Gall et Rorschach. En ce qui concerne les ouvriers à la journée déjà engagés et les employés appartenant aux catégories d'ouvriers, il était entendu qu'il serait obvié à la discordance résultant de l'augmentation des salaires initiaux par une nouvelle fixation de leurs salaires ou traitements suivant une gradation ascendante et dans les limites des maxima réglementaires actuels. Dès lors, les Directions d'arrondissement ont encore été autorisées à relever les salaires d'une manière générale et suivant une échelle déterminée, chaque fois que le maintien d'une exploitation régulière l'exigerait. L'augmentation des dépenses résultant de ce relèvement et de cette nouvelle fixation des salaires sera de fr. 619,000 environ par an.

26. Nous avons décidé, le 20 septembre, d'*introduire*, si possible à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1907, une *durée de travail de 10 heures par jour* dans les gares où l'on doit travailler cons-

tamment avec une grande intensité pendant la durée réelle du travail, pour le personnel ouvrier du service des stations (ouvriers des manœuvres, du service des bagages, de la grande vitesse et de la petite vitesse, aiguilleurs) et du service de la traction, sous réserve des prescriptions légales et réglementaires concernant le travail auquel les employés et ouvriers peuvent, dans les cas d'urgence, être astreints en dehors des heures régulières.

27. Nous avons adressé, le 20 septembre, des instructions uniformes aux Directions d'arrondissement pour l'engagement à poste fixe des ouvriers des ateliers de dépôt. En ce faisant, nous avons donné suite à une pétition de l'Union ouvrière des entreprises suisses de transport, relative au même objet, du 31 mars 1906.

28. Le Conseil fédéral a édicté, le 28 septembre, un nouveau Règlement sur le chauffage des voitures de chemins de fer et des salles d'attente, lequel abroge et remplace celui du 30 janvier 1891 relatif au même objet.

29. Dans sa séance du 20 juin 1907, le Conseil du II<sup>e</sup> arrondissement a pris en considération une motion tendant à ce que les décisions prises par le Département fédéral des chemins de fer sur les vœux examinés aux conférences des administrations suisses pour l'élaboration des horaires soient communiquées aux membres des Conseil d'arrondissement, et il a transmis cette motion à la Direction générale en lui demandant de la porter à la connaissance du Département des chemins de fer. Celui-ci a pris à ce sujet, le 12 octobre, une décision dans laquelle il déclare qu'il n'y a pour le moment aucune raison justifiant une révision du règlement du 5 novembre 1903 concernant la présentation, l'examen et l'approbation des horaires.

30. Le chemin de fer Fribourg-Morat-Anet nous ayant priés de charger nos stations de Fribourg et Morat du nettoyage et de la désinfection des wagons à bestiaux déchargés aux stations de sa ligne, nous avons, le 18 octobre, répondu négativement à cette demande à cause du mode de nettoyage et de désinfection prescrit par la nouvelle ordonnance fédérale non seulement pour les wagons, mais aussi pour les emplacements et les engins utilisés pour le chargement et le

déchargement, et à cause des complications de ce travail. Nous observons d'ailleurs ce même principe à l'égard de tous les chemins de fer se raccordant aux chemins de fer fédéraux.

31. Le 18 octobre, nous avons répondu négativement, après mûr examen, à une requête présentée par un certain nombre de chambres de commerce suisses, de sociétés de développement et autres poursuivant un but économique, qui nous demandaient de *parachever* et de *mettre en exploitation* la *ligne de raccordement Bussigny-Morges* (v. rapport de gestion de 1906, chiffre 23, page 30). Nous avons pris cette résolution, entre autres, à cause des frais très élevés qu'occasionneraient l'agrandissement des stations de Bussigny et de Morges et l'établissement d'une nouvelle station de signaux au point de jonction des lignes entre Renens et Morges; il n'y aurait en outre, sous le rapport de la durée des trajets, aucun avantage pour le trafic des voyageurs de l'est à l'ouest et vice versa à faire passer directement les trains par cette ligne de raccordement, à cause de la dislocation et de la formation des trains qu'il faudrait effectuer à Bussigny et à Morges. Par contre, cet acheminement direct de trains nuirait beaucoup aux intérêts des lignes du Valais et de Fribourg, de même qu'à ceux de la ville de Lausanne, ainsi que cela ressort des arguments très circonstanciés développés dans une contre-pétition de la Société industrielle et commerciale de cette ville. En revanche, nous nous sommes déclarés disposés à reporter à Renens, dès que la transformation de cette gare serait achevée, la correspondance entre les trains qui se prêtent à cette innovation, ce qui permettrait de raccourcir de 15 à 20 minutes environ la durée des trajets.

32. Par lettre du 18 octobre, la société anonyme Brown, Boveri & C<sup>te</sup>, à Baden, nous a proposé d'*étudier la question de l'exploitation électrique de la ligne actuelle du Hauenstein*. Nous avons décidé le 29 octobre de lui fournir tous les éléments nécessaires pour lui permettre d'élaborer un projet complet en vue de l'adoption de la traction électrique sur le parcours Bâle-Olten. Toutefois nous avons fait, en ce qui concerne la réalisation éventuelle du projet, les mêmes réserves que pour les autres lignes des chemins de fer fédéraux (v. rapport de gestion de 1906, chiffre 3, page 112).

33. Nous avons conclu avec la Direction du chemin de fer Soleure-Moutier (S. M. B.), à Soleure, en date des 23/29 octobre, un *contrat réglant la circulation des trains S. M. B. sur le parcours de Vieux-Soleure à Nouveau-Soleure*. Aux termes de ce contrat, le chemin de fer Soleure-Moutier se charge, en ce qui le concerne, d'effectuer entièrement, au moyen de son personnel et de son matériel, le service de la traction et des trains sur ce parcours.

34. D'accord avec les autres administrations de l'Association de chemins de fer suisses, nous avons *prolongé de deux à trois mois*, à partir du 1<sup>er</sup> novembre, *la durée de validité des permis de libre parcours en service direct et en service interne*, afin de nous conformer au mode de faire appliqué en cette matière par la plupart des grandes entreprises étrangères de chemin de fer avec lesquelles nous sommes en rapport pour l'échange des permis.

35. Afin d'introduire un mode de faire uniforme, nous avons adopté, le 8 novembre, des *prescriptions pour le transport des ramoneurs en habit de travail*. A teneur de ces prescriptions, les ramoneurs peuvent être admis dans les voitures de III<sup>e</sup> classe à condition qu'ils n'incommodent pas les voyageurs et ne risquent pas de salir les sièges; sinon, ils ne sont autorisés à utiliser le train que si une place peut leur être assignée dans le fourgon sans que le service en soit entravé. Même dans ce cas, ils doivent se munir d'un billet de III<sup>e</sup> classe.

36. Le 18 novembre, nous avons arrêté les *statuts des commissions ouvrières des ateliers*, dont l'institution est prescrite pour tous nos ateliers par l'article 23 du règlement n<sup>o</sup> 39 concernant les rapports de service des ouvriers d'ateliers soumis à la loi sur les fabriques (règlement de fabrique). Pour donner suite à une requête de l'Union ouvrière des entreprises suisses de transport, du 4 mai 1905, nous en avons en même temps adopté pour le *service de la traction* et le *service de stations*. Tous ces statuts sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1908.

37. La Fabrique de machines d'Erlikon a été chargée, tout d'abord pour une durée d'un an à dater du 1<sup>er</sup> décembre 1907 et aux conditions du contrat des 11/23 novembre 1904,

du service régulier de la traction électrique sur le tronçon Seebach-Wettingen, avec courant alternatif monophasé à haute tension. Nous ajoutons aux communications continues à cet égard dans notre rapport de gestion de 1906 (chiffre 8, page 114) qu'après de longs efforts et de nombreux essais on est parvenu à réduire à un degré supportable, du moins avec les faibles locomotives d'essai utilisées actuellement, les perturbations qui se produisaient dans les lignes téléphoniques de la Confédération et qui étaient la source principale des difficultés que l'on rencontrait.

38. A la demande du Département fédéral des chemins de fer nous avons invité les Directions d'arrondissement, en date du 5 décembre, à *ne pas tolérer que les voyageurs montent en voiture et en descendent lors des arrêts de service des trains*, à cause des dangers et des inconvénients qui en résultent.

39. Comme les années précédentes, nous avons alloué, pour 1908, une subvention de fr. 10,000 à la *Commission suisse d'études pour l'exploitation électrique des chemins de fer*. La situation financière le permettant, il n'a été perçu en 1907 que la cotisation ordinaire de fr. 500. Au cours de l'année, les travaux de la commission ont de nouveau fortement avancé, de sorte qu'il est à prévoir qu'ils pourront être achevés d'ici à une année environ. La « Direction des chemins de fer du canton de Berne » a été reçue membre de la commission en 1907, en plus des 21 membres actuels.

40. La Direction générale et les Directions d'arrondissement ont délivré en tout, pour l'année 1907, 289,379 *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 1906 de 264,809.

41. Pendant l'année 1907, il y a eu *cinq 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. revision de la convention sur l'utilisation des gares et stations pour le service public des télégraphes et téléphones;
- b. rédaction des propositions à remettre au Département fédéral des chemins de fer pour être présentées à la III<sup>e</sup> conférence internationale pour l'unité technique des chemins de fer, laquelle a tenu séance à Berne du 6 au 18 mai;
- c. suppression du sifflet de la locomotive au départ des trains et pendant le service de manœuvres. Continuation des essais (v. rapport de gestion de 1906, chiffre 20, page 117);
- d. organisation du service télégraphique international en transit par la Suisse;
- e. revision de divers règlements et prescriptions relatifs au service de l'exploitation.

42. Le mouvement des étrangers en 1907 a été passablement compromis par le mauvais temps au commencement de la haute saison; il s'est développé cependant d'une façon réjouissante vers la mi-juillet, lorsqu'il a commencé à faire beau temps. Les stations de sports hivernaux ont de nouveau attiré cette année un grand nombre de touristes et de sportsmen dans notre pays. Parmi les événements extraordinaires en vue desquels on a dû prendre des mesures spéciales, nous citerons le tir fédéral de Zurich et les grandes manœuvres du I<sup>er</sup> corps d'armée. La circulation des trains s'est effectuée en général sans perturbations notables. Quant aux retards, ils ont quelque peu diminué depuis 1906; ils sont toutefois encore assez considérables, aussi nous efforçons-nous de porter remède à cet état de choses par tous les moyens possibles.

43. 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 se rapportant à cette question.

## b. Service de l'expédition et des trains.

1. *L'horaire d'été*, en vigueur du 1<sup>er</sup> mai au 30 septembre 1907, diffère de l'horaire d'hiver par les quelques changements qui se reproduisent chaque année; à côté de quelques petites améliorations, il accuse en particulier les importantes innovations suivantes:

1. Les trains facultatifs, mis en marche en hiver sur le parcours Bienne-Lausanne-Bienne dans le but de décharger les trains directs 60 et 79, ont été convertis, à partir du 1<sup>er</sup> mai, en trains réguliers correspondant, à Bienne, aux trains 94 et 95 de et pour Bâle par le Jura, ce qui fait que les voyageurs se rendant de Zurich en Suisse occidentale via Bienne ont notamment les trains 60 et 79 à leur disposition, et ceux se rendant de Bâle dans la même direction, par le Jura, les trains 94 et 95.
2. Le train direct 60 devant être déchargé quant au parcours Lausanne-Genève, il a fallu faire continuer jusqu'à Genève le train direct 12 Berne-Lausanne en le faisant prendre la correspondance du train 94 venant de Bâle.
3. Afin de décharger l'express 26 Zurich/Bâle-Berne-Genève, qui était très fréquenté, on a transformé sa composition de Bâle en un nouveau train 1655/24 Bâle-Genève.
4. Un nouveau train omnibus 1043 a été mis en marche de Romont à Fribourg.
5. Un nouveau train direct 208, lequel relève la correspondance d'un nouveau train des chemins de fer italiens de l'Etat, a été créé sur le parcours Domodossola-Lausanne, afin de permettre au direct 206 de circuler conformément à l'horaire.
6. Pour améliorer la correspondance entre Paris et Milan par le Simplon, un nouvel express 207 Pontarlier-Domodossola a été mis en marche. Cet express prend la correspondance du train P. L. M. 523, créé précédemment, et continue jusqu'à Milan comme express 253 des chemins de fer italiens de l'Etat.
7. Afin d'améliorer les correspondances du Valais avec Lausanne et au delà et étant donnés les retards considérables du train direct 210 venant de Domodossola, il a été créé un nouveau train direct 1130 Brigue-Lausanne.
8. Afin de décharger l'express 214 pendant la forte saison,

la mise en marche d'un nouvel express 1098 Lausanne-Pontarlier a été décidée pour la période du 15 août à fin septembre.

9. Le train mixte 3184 Neuchâtel-Verrières a été converti en train omnibus et circule à présent jusqu'à Pontarlier.
10. Le train omnibus 1196 Neuchâtel-Verrières a été également prolongé jusqu'à Pontarlier.
11. Le train mixte 3192 (précédemment 1192) Neuchâtel-Pontarlier ne circule le dimanche qu'entre Neuchâtel et Travers.
12. Le train de marchandises 3191 Verrières-Neuchâtel sert actuellement aussi au transport des voyageurs; le dimanche, ce train circule aussi de Travers à Neuchâtel comme train en retour du train 1192.
13. Un nouveau train mixte 506 Lyss-Payerne a été mis en marche.
14. Afin de décharger le train direct 121, lequel subit souvent des retards considérables, un nouveau train direct 123 circule, depuis le 1<sup>er</sup> juillet, entre Bâle et Lucerne pendant la forte saison.
15. Un nouveau train direct 122 a été mis en marche entre Lucerne et Bâle, lequel fait suite au train direct 124 (nouveau 122) du Gothard.
16. L'express de saison 110 Lucerne-Bâle, lequel ne circulait jusqu'alors qu'à partir du 1<sup>er</sup> juillet, a été mis en marche, cette année, dès le 1<sup>er</sup> juin déjà de manière à correspondre aux trains allemands à destination de Francfort et au delà qui, eux aussi, ont été avancés.
17. Les compositions du train direct 105 de Bâle et du train direct 12 venant de Zurich, qui étaient jusqu'ici réunies, à Olten, en un seul train pour Berne, circulent maintenant séparément, un seul train ne pouvant plus suffire au trafic actuel qui augmente constamment. La composition de Bâle circule comme nouveau train 1645/1412, celle de Zurich comme train 12. Pour décharger le train direct 1460, le train direct 1412 circule maintenant jusqu'à Scherzligen, soit jusqu'à Interlaken, pendant la période du 1<sup>er</sup> juillet au 15 septembre.
18. Un nouveau train direct 1409/1662 a été mis en marche sur le parcours Berne-Bâle à partir du 1<sup>er</sup> juin, afin, d'une part, de prolonger jusqu'à Bâle le direct 1457 venant d'Interlaken, d'autre part, afin de décharger par-

- tiellement les trains directs 13 (Berne-Olten) et 166~~4~~ (Olten-Bâle).
19. Un nouveau train direct 1422 a été mis en marche pour décharger le direct 22 Olten-Berne.
  20. Un nouveau train omnibus 1424 a été mis en marche entre Olten et Berne.
  21. Pendant la forte saison, à partir du 1<sup>er</sup> juillet, la composition de Bâle du train direct 36 circule comme train direct 1430 entre Olten et Berne.
  22. Le train d'ouvriers 1428 (précédemment 1424) a été prolongé de Langenthal à Herzogenbuchsee.
  23. Les compositions de Bâle et de Zurich du train direct 31 circulent séparément sur le parcours Berne-Olten, un seul train étant trop chargé pour effectuer la course normalement. La composition de Bâle circule comme nouveau train direct 29, celle de Zurich comme train direct 31.
  24. Un nouveau train omnibus 1429 Berne-Olten a été institué.
  25. Un nouveau train de banlieue 3470 a été créé entre Berne et Ostermundigen, lequel ne circule que les jours ouvrables.
  26. Le train mixte 3444 (nouveau 3440) Olten-Bienne circule aussi le dimanche comme nouveau train 1440; sa marche a été accélérée.
  27. Le train mixte 3605 Soleure-Herzogenbuchsee a été converti en train omnibus et circule dès lors journellement.
  28. Un nouveau train direct du matin (1735 et 1736) a été mis en marche, dans les deux directions, sur le parcours Berne-Lucerne.
  29. Un nouveau train omnibus 1739 circule le dimanche de Wolhusen à Lucerne.
  30. Le train de banlieue 1543 Laufon-Bâle circule maintenant dès Delémont.
  31. Les trains omnibus 1774 et 1775 de la ligne du Brunig, qui jusqu'ici ne circulaient que pendant la forte saison, circulent maintenant pendant toute la période d'horaire.
  32. La course haut-le-pied 9223 Meiringen-Brienz a été convertie en un train omnibus 1763.
  33. Les trains directs 13 et 79 Olten-Zurich ont été dédoublés, les compositions de Berne et de Bienne circulant dès

lors indépendamment l'une de l'autre; les deux compositions de Berne forment les trains 13 et 31 et celles de Bienne les trains 59 et 79.

34. Une nouvelle paire de trains 1915/1916 a été instituée sur le parcours Aarau-Wildegg de manière à correspondre avec le chemin de fer du Seetal.
35. Afin de le décharger, le train direct 2567 Zurich-Winterthour a été dédoublé en un train omnibus 2639 et un train direct 2567.
36. Un nouveau train du dimanche n° 2395 a été institué entre Zurich et Effretikon; il établit avec la ligne Effretikon-Hinwil une correspondance qui manquait jusqu'ici.
37. Le train de marchandises 4047 Stein-Säckingen—Brugg sert maintenant aussi au transport des voyageurs, et cela même le dimanche.
38. Les trains omnibus 1985/1986 Brugg-Wohlen ont été prolongés jusqu'à Bremgarten.
39. Un train d'ouvriers 2018 a été mis en marche sur le parcours Wettingen-Othmarsingen.
40. Les trains 2226/2227 circulant les jours ouvrables entre Wettingen et Otelfingen ont été prolongés sur le parcours Otelfingen—Buchs-Dällikon.
41. Deux nouveaux trains omnibus 1952 et 1957 ont été mis en marche sur le parcours Aarau-Zofingue.
42. Afin d'établir une nouvelle correspondance du matin entre la Suisse orientale et Bâle, il a été créé un nouveau train direct 154 Winterthour-Bâle.
43. A la place de l'ancien train express 2138 Zurich-Lucerne, un nouveau train direct 172 a été mis en marche, lequel fait suite au train direct 172 Stuttgart-Schaffhouse-Zurich.
44. Afin d'améliorer les correspondances de l'après-midi avec le chemin de fer du Sihltal, une nouvelle paire de trains omnibus 2137/2138 a été mise en marche sur le parcours Zurich-Zoug.
45. Un train 2132, partant de bonne heure le matin de Zoug, a été institué entre cette dernière ville et Lucerne.
46. Un nouveau train 4266 a été créé sur le parcours Zurich-Zoug par Affoltern; il ne circule que les jours de la semaine et est destiné notamment aux ouvriers.
47. Une nouvelle paire de trains omnibus 233/242 a été mise en marche le matin entre Wald et Rüti.

48. Afin de permettre à un certain nombre d'employés et d'ouvriers de dîner chez eux, une nouvelle paire de trains 2353/2364 a été instituée sur le parcours Oerlikon-Dübendorf, lesquels ne circulent que les jours ouvrables.
49. Une nouvelle paire de trains directs 2067/2102 a été créée entre Zurich et Coire. En outre, le train direct 148 a été dédoublé sur le parcours Sargans-Zurich pendant la période du 1<sup>er</sup> juillet au 15 septembre; les deux trains portent les numéros 146 et 148.
50. Les trains de banlieue 2083/2088 Zurich-Horgen ont été prolongés jusqu'à Richterswil.
51. Le train omnibus 2316 étant trop chargé, il a fallu le dédoubler (trains 2316 et 2318) sur le parcours Richterswil-Zurich.
52. On a amélioré l'horaire de la ligne Oberglatt-Niederweningen en instituant deux nouvelles paires de trains omnibus.
53. Un nouveau train direct 157 Winterthour-St. Gall a été mis en marche; il fait suite au direct de Bâle.
54. Le train direct 2585 Winterthour-St. Gall continue trois fois par semaine jusqu'à Rorschach.
55. Le train de semaine 2608 St. Gall-Winkeln a été prolongé jusqu'à Gossau et un nouveau train omnibus 2612 St. Gall-Winkeln a été mis en marche de manière à correspondre au train pour Hérिसau-Appenzell.
56. On a amélioré sensiblement les correspondances du matin entre St. Gall et Coire, soit en modifiant l'horaire de certains trains, soit en en créant de nouveaux. Ces nouveaux trains sont les suivants : directs 2549/2576 St. Gall-Coire-St. Gall, train de dimanche 2547 St. Margrethen-Altstätten et train de semaine 2553 St. Gall-Altstätten.
57. Le train omnibus 2541 Buchs-Sargans a été prolongé jusqu'à Coire.
58. Les compositions de Zurich et de la vallée du Rhin du train direct 194 Coire-Sargans circulent actuellement indépendamment l'une de l'autre; la composition de la vallée du Rhin circule comme train 2558.
59. Les trains omnibus 2602/2617 Gossau-Sulgen ont été prolongés jusqu'à St. Gall.
60. Un nouveau train direct 2508 a été créé sur la ligne Romanshorn-Winterthour.

61. Le train direct de saison 2711 Romanshorn-Rorschach, qui ne circulait jusqu'ici qu'à partir du 1<sup>er</sup> juillet, a été mis en marche dès le 1<sup>er</sup> mai déjà.

Ces innovations ont pour effet d'augmenter les prestations, comparativement au service d'été 1906, de 756,526 kilomètres de trains pour les cinq mois de mai à septembre 1907.

2. Les innovations les plus importantes pour l'*horaire d'hiver* entré en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre, sont les suivantes:

1. Les nouveaux trains suivants, introduits le 1<sup>er</sup> mai 1907, circulent aussi pendant l'hiver:

le train direct 12 Lausanne-Genève, doublure du train 60  
le train omnibus 1043 Romont-Fribourg;

l'express 207 Pontarlier-Domodossola;

le train direct 208 Domodossola-Lausanne;

» » » 94 Bienne-Lausanne, doublure du train 60;

» » » 95 Lausanne-Bienne, doublure du train 79;

» » omnibus 1191 Travers-Neuchâtel (dimanche);

» » » 1192 Neuchâtel-Travers (dimanche);

» » mixte 3191 Verrières-Neuchâtel (jours ouvrables);

» » » 506 (jours ouvrables) Lyss-Payerne, continuant jusqu'à Yverdon;

le train direct 122 Lucerne-Bâle, qui est la continuation de celui du Gothard portant le même numéro;

le train direct 1645 Bâle-Olten, doublure du train 105;

l'express 1655 Bâle-Olten, doublure du train 115;

le train omnibus 1673 Bâle-Sissach;

» » » 1684 Sissach-Bâle;

» » direct 1422 Olten-Berne, doublure du train 22;

» » omnibus 1424 Olten-Berne;

» » » 1429 Berne-Olten;

» » mixte 3470 Berne-Ostermundigen (jours ouvr.);

» » omnibus 1440 Olten-Bienne (dimanche);

» » » 1605 Soleure-Herzogenbuchsee;

» » direct 1735 Berne-Lucerne;

» » omnibus 1739 Wolhusen-Lucerne (dimanche);

» » direct 1736 Lucerne-Berne;

» » mixte 1915/3915 Aarau-Wildeggen;

» » » 1916/3916 Wildeggen-Aarau;

» » direct 31 Olten-Zurich;

» » » 1917 Olten-Zurich;

» » omnibus 2395 Zurich-Kloten-Effretikon (dim.);

- le train omnibus 2639 Zurich-Winterthour ;  
 » » » 2047 Stein-Säckingen-Brugg (dimanche);  
 » » » 1985 Wohlen-Bremgarten ;  
 » » » 1986 Bremgarten-Wohlen ;  
 » » » 2018 Wettingen-Othmarsingen (jours  
 ouvrables) ;  
 le train omnibus 2226 Buchs-Dällikon-Otelfingen (jours  
 ouvrables) ;  
 le train omnibus 2227 Otelfingen-Buchs-Dällikon (jours  
 ouvrables) ;  
 le train omnibus 1952 Aarau-Zofingue ;  
 » » » 1957 Zofingue-Aarau ;  
 » » » 2137 Zoug-Thalwil-Zurich ;  
 » » » 2140 Zurich-Thalwil-Zoug ;  
 » » direct 187 Lucerne-Zoug ;  
 » » mixte 2132/4132 Zoug-Lucerne ;  
 » » direct 172 Zurich-Thalwil-Zoug ;  
 » » mixte 4266 Zurich-Affoltern-Zoug (jours ouvr.) ;  
 » » omnibus 233 Wald-Rüti ;  
 » » » 242 Rüti-Wald ;  
 » » » 2353 Oerlikon-Dübendorf (jours ouvr.) ;  
 » » » 2356 Dübendorf-Oerlikon (jours ouvr.) ;  
 » » » 2364 Rapperswil-Rüti ;  
 » » » 2083 Horgen-Richterswil ;  
 » » » 2088 Richterswil-Horgen ;  
 » » » 2318 Richterswil-Zurich ;  
 » » » 2240 Niederweningen-Oberglatt ;  
 » » » 2241 Oberglatt-Niederweningen ;  
 » » » 2247 Oberglatt-Niederweningen (dim.) ;  
 » » » 2248 Niederweningen-Oberglatt (dim.) ;  
 » » direct 157 Winterthour-St. Gall ;  
 » » omnibus 2545 Buchs-Sargans ;  
 » » » 2547 St. Margrethen-Coire ;  
 » » » 2578 Coire-St. Margrethen ;  
 » » direct 131 Sargans-Coire ;  
 » » » 148 Coire-Sargans ;  
 » » omnibus 2602 St. Gall-Gossau ;  
 » » » 2619 Gossau-St. Gall ;  
 » » direct 2508 Romanshorn-Winterthour ;  
 » » » 2723 Romanshorn-Rorschach ;  
 » » omnibus 2706 Rorschach-Romanshorn (dimanche).

2. Le train omnibus 1046 Chexbres-Lausanne circulant les jours ouvrables et institué par l'horaire d'été, surtout pour les abonnés, a été maintenu pendant les mois d'oc-

tobre 1907 et avril 1908, pour les jours ouvrables seulement.

3. Le train de luxe « Simplon-Express » (493/494), qui précédemment n'était mis en marche que trois fois par semaine, circule chaque jour dès le 1<sup>er</sup> mars 1908.
4. Le train de jour Paris-<sup>Lausanne</sup> Neuchâtel (Berne) et vice versa, qui ne circulait autrefois qu'en été, a été maintenu pour l'hiver; par conséquent, les trains directs 208 Lausanne-Pontarlier, 217 Pontarlier-Lausanne, 1190 Neuchâtel-Pontarlier et 1193 Pontarlier-Neuchâtel circulent quotidiennement.
5. L'itinéraire des trains omnibus 1103 et 1106 a été étendu au parcours Villeneuve-St. Maurice.
6. Le train direct 1130, qui circulait régulièrement en été comme doublure du train 210 a été maintenu, mais seulement sur le parcours St. Maurice-Lausanne.
7. Les améliorations ci-après apportées à l'occasion du service d'été à l'horaire de la ligne Neuchâtel-Pontarlier ont été maintenues:
  - a. conversion du train mixte 3184 en un train omnibus, n° 1184, circulant chaque jour jusqu'à Pontarlier;
  - b. prolongement, des Verrières à Pontarlier, de la marche du train omnibus 1196.
8. Le train pour ouvriers 1428, qui autrefois ne dépassait pas Langenthal, continue à circuler jusqu'à Herzogenbuchsee, comme l'été dernier.
9. Les trains 1463 (direct) et 1466 (omnibus) (Interlaken-) Scherzligen-Berne-Scherzligen (-Interlaken), qui précédemment n'étaient mis en marche qu'en été, ont été maintenus pour l'hiver.
10. Comme l'été dernier, le train de banlieue 1543, qui partait autrefois de Laufon, effectue le parcours Delémont-Bâle.
11. Le train du dimanche 1432 Soleure-Bienne (omnibus) ne circulait autrefois que pendant les mois d'octobre, novembre, mars et avril; actuellement il est mis en marche pendant toute la saison, les dimanches et jours de fête générale.
12. Le train de marchandises avec service de voyageurs 3505 a été remplacé par un nouveau train omnibus quotidien 1505 Berne-Bienne.

13. Comme train de retour de ce dernier, on a créé le nouveau train omnibus 1500 Bienne-Berne, qui circule aussi tous les jours.
14. La durée du service (1<sup>er</sup> décembre—28 février) des « Engadine-Express » (trains 481/482 Delle-Coire-Delle) circulant trois fois par semaine, ayant dû, l'hiver dernier, être prolongée jusqu'au 10 mars par suite du grand nombre de voyageurs, ils ont été prévus cet hiver (1907/08) pour la période du 10 décembre au 7 mars; en outre ils ont été mis en marche chaque jour du 17 décembre 1907 au 18 janvier 1908.
15. Il a été créé une nouvelle paire de trains La Chaux-de-Fonds—Sonceboz—La Chaux-de-Fonds, 1495 et 1496, qui ne circulent que la semaine et qui servent surtout aux ouvriers, au lieu des anciens trains de marchandises avec service de voyageurs 3495 et 3500.
16. Il a en outre été créé un nouveau train omnibus 1779 Lucerne-Meiringen, qui ne circulait pas l'hiver dernier et qui correspond au train 1779 Meiringen-Brienz, qui existait précédemment.
17. En fait de nouveaux trains, il circule également un omnibus 1766/3766 Meiringen-Giswil, mis en marche pendant tout l'hiver.
18. Le train omnibus 1770 Giswil-Lucerne est aussi nouveau, car il ne circulait pas l'hiver dernier.
19. L'itinéraire des trains omnibus 1927 et 1930 Zurich-Dietikon a été étendu au parcours Zurich-Baden.
20. L'ancien train omnibus 2377 Zurich-Effretikon a été prolongé, comme train 2509, jusqu'à Winterthour, où il correspond au nouvel omnibus 2509 Winterthour-Romanshorn, qui remplace l'ancien train de marchandises avec service de voyageurs.
21. Il a été créé un nouvel omnibus du soir 2187 Zurich-Bülach.
22. Afin d'établir une correspondance de plus, le matin, entre la vallée de la Sihl et Zoug, on a affecté le train de marchandises 4136 Sihlbrugg-Zoug au service des voyageurs.
23. Les trains omnibus 2363/2364 Rapperswil-Rüti ont été prolongés, les jours de semaine, jusqu'à Wetzikon comme trains d'ouvriers.
24. L'itinéraire du train 2571 St. Gall-Rorschach, qui ne circule que les jours ouvrables, a été prolongé jusqu'à St. Margrethen.

25. Le parcours des trains de banlieue 2610 et 2611 St. Gall-Winkeln a aussi été prolongé jusqu'à Flawil.
26. Le train omnibus 2578, qui n'était que peu utilisé sur le parcours Gossau-Wil, n'a plus été mis en marche quotidiennement, comme c'était le cas depuis une année, mais seulement trois fois par semaine.
27. Une paire de trains d'ouvriers, 2645 et 2646, a été mise en marche les jours ouvrables entre Winterthour et Andelfingen; en revanche, les trains de marchandises 4645 et 4646 ont cessé de faire le service des voyageurs sur ce parcours.
28. Les trains omnibus 2653 Etwilen-Singen et 2654 Singen-Winterthour, qui ne circulaient précédemment que la semaine, ont été convertis en trains quotidiens.

Ces nouvelles prestations accusent, en regard du service d'hiver 1906/1907, une augmentation de 814,725 kilomètres-trains pour les sept mois compris entre le 1<sup>er</sup> octobre 1907 et le 30 avril 1908.

Le surplus de prestations, calculé d'après les horaires approuvés pour 1907 comparativement à ceux de 1906, se chiffre en tout par 1,582,865 kilomètres de trains et, pour le temps compris entre le 1<sup>er</sup> mai 1907 et le 30 avril 1908 comparativement à la même période 1906/1907, par 1,571,251 kilomètres de trains.

3. Le *tableau de correspondances internationales* a de nouveau été publié pour l'année 1907.

4. Afin d'*accélérer les transports de fruits et légumes frais provenant du Midi de la France et du Nord de l'Afrique à destination de la Suisse ou de l'Allemagne en transit par la Suisse*, transports qui augmentent toujours d'importance, nous sommes convenus avec les entreprises intéressées d'instituer des courses accélérées Genève-Romanshorn-Lindau et Friedrichshafen, de même qu'en sens inverse pour les transports de bière considérables expédiés de Munich et d'autres stations allemandes à destination du Midi de la France et de l'Italie. Nous avons sollicité et obtenu du Conseil fédéral l'autorisation d'effectuer à cet effet, le dimanche et les jours fériés, des courses de bac sur le lac de Constance.

### c. Service des télégraphes et des installations électriques.

1. Ensuite d'entente avec la Direction des télégraphes soit avec le Département des chemins de fer, les *bureaux fédéraux des télégraphes de Schänis et d'Unterterzen* ont été séparés, le premier le 14 décembre 1906, le second le 1<sup>er</sup> février 1907, *des stations du même nom*, vu le développement que prenait leur trafic; il en a été de même des stations de *Sevelen et Bubikon*, le 1<sup>er</sup> juillet, et de la station de *Mannenbach*, le 4 juillet.

2. Par lettre du 24 janvier, le Département des chemins de fer nous a fait savoir que le *bureau fédéral des télégraphes de la gare aux marchandises de St. Gall* serait supprimé à partir du 1<sup>er</sup> mai 1907, une nouvelle succursale devant être installée à l'ouest de la ville.

3. Nous avons approuvé, le 12 mars, les *croquis types nos 11a, 13 et 14 d'appareils électriques de bloc de section* pour les chemins de fer fédéraux.

4. Le Département fédéral des chemins de fer nous a avisés, le 13 août, que le *bureau de consignation pour télégrammes privés, installé naguère à la gare provisoire aux voyageurs de Bâle*, avait été supprimé le jour de l'ouverture de la nouvelle gare, soit le 24 juin.

### d. Service de la traction et des ateliers.

1. Nous avons fait, en 1907, les *commandes* suivantes de *matériel roulant*:

*A la Fabrique suisse de locomotives et de machines, à Winterthur:*

Par marché du 4 avril:

- 31 locomotives compound à quatre cylindres, avec tenders à trois essieux, série A<sup>3/5</sup>;
- 10 locomotives à simple expansion avec surchauffe de vapeur, avec tenders à trois essieux, série B<sup>3/4</sup>;
- 4 locomotives à simple expansion avec surchauffe de vapeur, avec tenders à trois essieux, série C<sup>4/5</sup>;

- 3 locomotives-tenders, à simple expansion, série E<sup>e3/4</sup>;
- 10 locomotives-tenders, à simple expansion, série E<sup>3/3</sup>.

Par marché du 27 juillet:

- 4 locomotives à 4 cylindres et à crémaillère, série HG<sup>3/3</sup>, pour le chemin de fer du Brunig.

*A la Société industrielle suisse, à Neuhausen:*

Par marché du 18 janvier:

- 20 voitures à 3 essieux de la série AB<sup>3ü</sup>;
- 20 voitures à 3 essieux de la série BC<sup>3</sup>;
- 14 voitures à 4 essieux de la série C<sup>4ü</sup>;
- 30 fourgons à 3 essieux de la série F<sup>3ü</sup>.

Par marché du 10 mai:

- 140 wagons découverts de la série L<sup>1</sup>.

Par marché du 3 décembre:

- 10 voitures à 3 essieux de la série AB<sup>3</sup>;
- 20 voitures à 4 essieux de la série AB<sup>4ü</sup> (pour le service interne);
- 30 fourgons à 3 essieux de la série F<sup>3ü</sup>;
- 200 wagons couverts de la série K<sup>2</sup>.

*A la Fabrique suisse de wagons, S. A., à Schlieren:*

Par marché du 18 janvier:

- 50 voitures à 3 essieux de la série C<sup>3ü</sup>;
- 30 voitures à 3 essieux de la série C<sup>3</sup>.

Par marché du 10 mai:

- 210 wagons couverts de la série K<sup>2</sup>.

Par marché du 3 décembre:

- 30 voitures à 3 essieux de la série B<sup>3</sup>;
- 30 voitures à 3 essieux de la série C<sup>3</sup>;
- 100 wagons couverts de la série K<sup>2</sup>.

*Aux ateliers C. F. F., Yverdon:*

- 60 wagons découverts de la série L<sup>1</sup>.

*Aux ateliers C. F. F., Olten:*

- 60 wagons couverts de la série K<sup>2</sup>.

*Aux ateliers C. F. F., Coire:*

- 30 wagons découverts de la série K<sup>2</sup>.

2. Au cours de l'année 1907, nous avons fait les *commandes* suivantes d'objets pour l'équipement du matériel roulant:

- 1,600 batteries pour l'éclairage des trains, à la Fabrique d'accumulateurs d'Øerlikon;
- 30,000 lampes à incandescence pour l'éclairage des voitures, des bateaux et des ateliers, aux fabriques de lampes à incandescence, à Zoug et Goldau;
- 164 dynamos pour l'éclairage des trains, à la Société anonyme Brown, Boveri & C<sup>ie</sup>, à Baden;
- 164 poulies, à la maison Wanner & C<sup>ie</sup>, à Horgen;
- 940 moitiés d'accouplement pour le chauffage à vapeur, avec raccord fileté et
- 40 moitiés d'accouplements pour le chauffage à vapeur, type P. L. M., à la maison Schæffer & Budenberg, à Zurich-Seebach;
- 400 pièces d'accouplements pour le chauffage à vapeur, avec étrier, à nos ateliers de Bienne;
- 116 réservoirs à air principaux pour le frein Westinghouse des nouvelles locomotives, aux maisons Riedinger, à Augsbourg, et Pintsch, à Berlin;
- 31 tachymètres, système Hasler, à la Fabrique de télégraphes, à Berne; nous avons chargé cette même fabrique de transformer 26 tachymètres, système Hausshälter, en tachymètres du système Hasler;
- 54 fumivores système C. F. F. pour les locomotives neuves, à la Fabrique de locomotives et de machines, à Winterthur;
- 90 vérins pour l'équipement des locomotives neuves, à MM. Dickertmann frères, à Bielefeld;
- 305 lanternes pour locomotives, aux maisons Mottaz, à Yverdon, Ræmi, à Berne, et Bachmann, à Zurich.

3. Nous avons donné l'ordre de *continuer à installer la lumière électrique dans les voitures.*

4. Nous avons décidé, le 4 janvier, de *remplacer le frein à vapeur, système Klose, du matériel du chemin de fer du Brunig par le frein à air différentiel, système Westinghouse.*

5. Nous avons approuvé, le 11 janvier, les nouvelles *pres-*

*criptions sur le contrôle des combustibles pour le chauffage des locomotives ainsi que 14 annexes (formulaires et instructions spéciales).*

6. Nous avons, le 15 janvier, chargé nos ateliers d'Olten de la *construction de 4 wagons de secours avec outillage, à quatre essieux*, que nous destinons aux arrondissements.

7. 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*.

8. Le 19 février, nous avons décidé d'*installer des W-C. dans un certain nombre d'autres voitures du chemin de fer du Brunig*.

9. Nous avons décidé, le 28 mars, que des listes protectrices seraient *posées aux portes des voitures et fourgons neufs afin d'éviter des accidents (doigts pincés)*. Le matériel construit depuis l'année 1905 a déjà été pourvu de ce dispositif protecteur.

10. Nos *approvisionnements de combustible pour le chauffage des locomotives* ont diminué sensiblement en 1907 par suite, d'une part, de la livraison incomplète des quantités de houille que nos fournisseurs s'étaient engagés à nous livrer, et en raison, d'autre part, de la consommation toujours plus grande nécessitée par l'accroissement du trafic. Afin de compléter ces réserves, nous avons commandé le 25 juin, après avoir procédé à divers essais de charbons (charbons anglais y compris), 60,000 tonnes de briquettes de la Ruhr de la Société rhénane de vente des charbons et d'affrètement (société à responsabilité limitée), à Mülheim s/Ruhr, livrables jusqu'à fin mars 1908, — les prescriptions relatives à la quantité étant au surplus conformes à celles prévues au marché principal des 9/10 février 1905 —, puis 30,000 tonnes de houilles du Northumberland pour locomotives, 1<sup>er</sup> choix, livrables jusqu'à fin septembre 1907, aux fins de procéder à de sérieux essais avec le charbon anglais. fins de procéder, sur une plus grande échelle, à de sérieux essais avec le charbon anglais.

Nous avons dès lors *conclu, les 27/31 juillet, un marché avec l'Office des Houillères du Nord et du Pas-de-Calais, à Douai, pour la livraison de 22,000 tonnes de briquettes de houille en 1908 et de 45,000 tonnes par an de 1909 à 1911 in-*

clusivement, soit pour une livraison totale de 157,000 tonnes de houille.

Afin d'être en mesure de poursuivre les essais, nous avons encore fait, le 3 août, les commandes suivantes de *combustibles pour le chauffage des locomotives*:

5000 tonnes de noisettes de charbon gras de Merlenbach, livrables en 1908, à M. Hugo Stinnes, à Mülheim s/Ruhr;

5000 tonnes de noisettes de houille à gaz flambante anglaise, de 1<sup>re</sup> qualité, livrables immédiatement, à M. Stromeier, société d'entrepôts, à Kreuzlingen.

Nous avons dû payer pour toutes ces commandes complémentaires des prix beaucoup plus élevés que ceux prévus par les marchés présentement en vigueur, cela en raison de la situation actuelle du marché des charbons.

11. Dans le but d'*améliorer le chauffage à la vapeur des trains*, lequel laisse quelque peu à désirer lorsque les trains sont longs, nous avons décidé, le 27 juillet, de munir, à titre d'essai, un train de 18 voitures (54 essieux) d'une conduite de chauffage de 54 mm de diamètre intérieur (actuellement 34 mm) et de procéder à diverses autres améliorations; il sera fait des essais pendant l'hiver 1907/1908.

12. Afin d'*augmenter la sécurité du personnel des manœuvres*, nous avons décidé, le 18 octobre, de prolonger autant que possible, — et autant que cela serait nécessaire, — les marchepieds des locomotives de manœuvre et d'installer à l'avant des machines de ce genre que l'on construira désormais une plateforme pour ledit personnel.

13. Afin de créer un système rationnel et *uniforme d'éclairage de réserve* pour les voitures, nous avons invité les Directions d'arrondissement, le 19 novembre, à enlever les lampes à pétrole et à les remplacer par des bougeoirs.

14. Nous avons adopté, le 26 décembre, des prescriptions uniformes au sujet du *port de lunettes de protection* par les *ouvriers de nos ateliers*.

15. Nous avons édicté, le 19 février, une instruction en vue de l'*établissement d'un contrôle régulier de la qualité des huiles pour le graissage des locomotives*. Le Laboratoire fédéral d'essai des matériaux, attaché à l'École polytechnique fédérale, à Zurich, a été chargé de ce contrôle, qui a donné les résultats moyens suivants pour les matières livrées en 1907:

Nombre d'épreuves	Poids spécifique à 15° C.			Degré de viscosité d'après Enler à 50° C.			à 100° C.			Point d'inflammabilité à vase ouvert (° C.)			Point de combustion à vase ouvert (° C.)			Degré d'acidité en % (par rapport à 80 s)		
	1 <sup>re</sup> constatation	2 <sup>me</sup> constatation	Moyenne	1 <sup>re</sup> constatation	2 <sup>me</sup> constatation	Moyenne	1 <sup>re</sup> constatation	2 <sup>me</sup> constatation	Moyenne	1 <sup>re</sup> constatation	2 <sup>me</sup> constatation	Moyenne	1 <sup>re</sup> constatation	2 <sup>me</sup> constatation	Moyenne	1 <sup>re</sup> constatation	2 <sup>me</sup> constatation	Moyenne
	24	0,920	0,920	0,920	9,95	9,94	9,94	1,91	1,91	1,91	156	156	156	208,2	208,7	208,5	0,112	0,113
20	0,906	0,906	0,906	35,4	35,5	35,4	4,01	4,02	4,01	275,1	274,9	275,0	336,8	336,9	336,8	0,034	0,033	0,033
1	0,902	0,902	0,902	41,6	41,4	41,5	5,0	5,0	5,0	310	310	310	366	368	367	0,02	0,02	0,02
<b>c. Huile pour le graissage des cylindres de locomotives à vapeur surchauffée.</b>																		
Le marché prescrit les limites suivantes:																		
<b>a. Huile pour mécanisme.</b>																		
	0,908—0,910	8—11	1,75—2,46	158—175	190—220	0												
<b>b. Huile pour cylindres.</b>																		
	0,894—0,904	25—42	4,5—4,9	312	338—360	Traces ne dépassant pas 0,33 0/0												
<b>c. Huile pour le graissage des cylindres de locomotives à vapeur surchauffée.</b>																		
	0,903	—	6,38	332	371	0												

D'une manière générale les huiles livrées ont été d'une qualité satisfaisante; en améliorant celle de l'huile ordinaire pour cylindres on a pu cesser, vers la fin de 1907, d'employer l'huile spéciale pour le graissage des cylindres de locomotives à vapeur surchauffée, dont le prix est élevé.

**16.** *Le contrôle de la qualité du combustible pour locomotives* livré en 1907 a donné les résultats suivants:

Combustible	Nombre d'é- preuves	Teneur en cendre	Puissance calorifique	Matières volatiles
		Moyenne en pour-cent	Moyenne en calories	Moyenne en pour-cent des subs- tances com- bustibles
<b>Houille de la Sarre des puits de:</b>				
Dudweiler . . . . .	89	7,2	7373	36,0
Altenwald . . . . .	97	7,6	7278	36,9
Sulzbach . . . . .	22	6,9	7376	36,6
König . . . . .	40	6,4	7217	36,5
Maybach . . . . .	44	10,9	7057	36,8
Brefeld . . . . .	21	7,6	7315	36,3
Velsen . . . . .	6	9,1	6876	41,9
Püttlingen . . . . .	8	6,0	6733	40,2
Itzenplitz . . . . .	11	7,2	6840	38,5
Somme et moyenne	338	7,7	7242	36,7
<b>Houille de la Ruhr . . . . .</b>				
Noisettes de charbon gras de Mer- lenbach, H. Stinnes . . . . .	228	10,2	7244	26,8
<b>Charbons anglais.</b>				
Houille du Northumberland, de la St <sup>e</sup> rhénane de vente de charbons et d'affrètement . . . . .	4	4,7	7311	38,4
Noisettes de houille flambante, Hugo Daniels . . . . .	110	13,1	6254	37,1
Noisettes de houille flambante, Stromeyer . . . . .	5	8,9	5700	41,4
Noisettes de houille à gaz flam- bante, Stromeyer . . . . .	6	6,5	6489	39,2
Somme et moyenne	8	11,0	6673	34,8
129	12,5	6270	37,5	
<b>Briquettes de la Ruhr.</b>				
Marque H St, de Rheinau . . . . .	491	8,1	7562	19,8
" H St, de Strasbourg . . . . .	458	8,2	7532	19,9
" M St, de Mannheim . . . . .	343	8,0	7573	20,6
" S + B, de Mannheim . . . . .	143	8,1	7547	19,5
" H, de Mannheim . . . . .	26	7,9	7580	19,9
Somme et moyenne	1461	8,1	7554	20,0
<b>Briquettes Raab, Karcher &amp; C<sup>ie</sup>.</b>				
Marque R R . . . . .	3	12,5	7228	17,1
" R K . . . . .	1	10,0	7444	14,2
Somme et moyenne	4	11,8	7282	16,4
<b>Briquettes françaises.</b>				
Mines d'Ostricourt . . . . .	176	7,9	7614	17,3
" d'Aniche . . . . .	50	8,3	7592	17,7
" d'Escarpelle . . . . .	6	7,6	7743	16,7
" de Meurchin . . . . .	3	8,1	7646	17,4
" de Noeux . . . . .	8	8,6	7629	16,3
" de Carvin . . . . .	7	7,4	7697	15,9
" de Blanzy . . . . .	2	10,0	7203	29,6
" de la Grand' Combe . . . . .	4	8,9	7569	16,1
Somme et moyenne	256	8,0	7612	17,1

Ces résultats moyens des contrôles ainsi que les expériences faites peuvent être considérés comme satisfaisants. Il nous est cependant arrivé de devoir formuler des réclamations au sujet de quelques livraisons de combustibles de qualité défectueuse.

17. L'état du matériel roulant fin 1907, comparé à celui de fin 1906, 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	1907				1906			
	Total des locomotives	Essieux moteurs	Essieux porteurs des locomotives et tenders	Total des essieux	Total des locomotives	Essieux moteurs	Essieux porteurs des locomotives et tenders	Total des essieux
A . . . . .	167	401	883	1284	148	344	788	1132
B . . . . .	290	840	1048	1888	268	772	958	1730
C . . . . .	118	358	330	688	118	351	321	672
D . . . . .	100	312	219	531	104	324	227	551
E . . . . .	277	729	188	917	264	689	186	875
Total	952	2640	2668	5308	902	2480	2480	4960

## II. Voitures.

Série	1907						1906					
	Voitures		Essieux		Places assises		Voitures		Essieux		Places assises	
	Nombre	Nombre	Ire cl.	IIe cl.	IIIe cl.	Total	Nombre	Nombre	Ire cl.	IIe cl.	IIIe cl.	Total
A	74	194	1698	—	—	1698	73	182	1589	—	—	1589
AB	574	1605	5482	14544	—	20026	510	1391	4760	12728	—	17488
B	277	679	—	10126	—	10126	263	635	—	9602	—	9602
BC	269	758	—	4119	8992	13111	255	710	—	3927	8368	12295
BF	—	—	—	—	—	—	1	4	—	40	—	40
C	1260	3664	—	—	75032	75032	1169	3366	—	—	69708	69708
CF	2	4	—	—	60	60	2	4	—	—	60	60
D <sup>k</sup>	9	18	17	19	29	65	9	18	17	19	29	65
Voitures automotrices.	1	2	—	—	54	54	1	2	—	—	54	54
Total	2466	6924	7197	28808	84167	120172	2283	6312	6366	26316	78219	110901

## III. Fourgons et wagons.

Série	1907			1906		
	Wagons	Essieux	Capacité de chargement	Wagons	Essieux	Capacité de chargement
	Nombre	Nombre	t.	Nombre	Nombre	t.
F . . . . .	502	1126	4233,5	464	1010	3845,5
J . . . . .	572	1144	6342,5	497	994	5192,5
K . . . . .	6265	12530	7524,5	5967	11934	71522,5
L . . . . .	2387	4774	28381,5	2394	4788	28451,5
M . . . . .	1685	3370	22908,0	1685	3370	22908,0
N . . . . .	302	604	3630,0	274	548	3200,0
O . . . . .	58	118	735,5	62	126	775,5
X (Fourgons pour trains de marchandises)	99	198	1134,5	100	200	1147,0
Total des wagons appartenant aux chemins de fer fédéraux . . . . .	11870	23864	142608,0	11443	22970	137042,5
P (Wagons appartenant à des tiers) . . . . .	313	628	3887,6	304	610	3679,6
Total des fourgons et wagons . . . . .	12183	24492	146495,6	11747	23580	140722,1
	Wagons couverts	Wagons ouverts	Total	Wagons couverts	Wagons ouverts	Total
A 2 essieux . . . . .	7,562	4496	12058	7189	4473	11662
" 3 " . . . . .	122	2	. 124	82	2	84
" 4 " . . . . .	—	1	1	—	1	1
Total	7684	4499	12183	7271	4476	11747

## IV. Wagons de service.

<i>Désignation.</i>	1907	1906
Série S Ballastières . . . . .	688	671
» 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)	12	14
» X Echafaudages roulants pour l'entretien de la voie . . . . .	11	11
» X Grues roulantes . . . . .	10	10
» X Wagons affectés à divers autres buts	34	33
» — Chasse-neige . . . . .	43	43
Total	815	799

## B. Matériel pour les lignes à voie étroite.

## I. Locomotives.

Série	1907				1906			
	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 <sup>3</sup> / <sub>3</sub> . . . . .	10	30	—	30	10	30	—	30
G <sup>3</sup> / <sub>4</sub> . . . . .	2	6	2	8	2	6	2	8
HG <sup>2</sup> / <sub>2</sub> . . . . .	13	26	13	39	13	26	13	39
HG <sup>3</sup> / <sub>3</sub> . . . . .	7	21	—	21	5	15	—	15
Total	32	83	15	98	30	77	15	92



## III. Fourgons et wagons.

Série	1907			1906		
	Wagons	Essieux	Capacité de chargement	Wagons	Essieux	Capacité de chargement
	Nombre	Nombre	t.	Nombre	Nombre	t.
F <sup>3</sup> . . .	11	33	88,0	10	30	80,0
K . . .	45	90	450,0	40	80	400,0
L. . . .	15	30	150,0	10	20	100,0
M . . .	22	44	220,0	22	44	220,0
M <sup>1</sup> . . .	4	12	60,0	4	12	60,0
Total	97	209	968,0	86	186	860,0

## IV. Wagons de service.

Désignation	1907	1906
Série — Chasse neige . . . . .	1	1

18. Les *parcours kilométriques* des locomotives C. F. F. et des locomotives étrangères (y compris la voiture automotrice), se répartissent, d'après les tableaux statistiques, comme suit sur les différents arrondissements:

I <sup>er</sup> arrondissement (non compris Vevey-Chexbres) . . . . .	8,821,265 km
II <sup>e</sup> arrondissement . . . . .	11,410,803 »
III <sup>e</sup> » . . . . .	11,962,949 »
IV <sup>e</sup> » . . . . .	5,572,478 »
Total des kilomètres-locomotive sur les chemins de fer fédéraux en 1907 . . . . .	37,767,495 km
Total des kilomètres-locomotive sur les chemins de fer fédéraux en 1906 . . . . .	34,227,991 »
Augmentation en 1907 (10,34 %) . . . . .	<u>3,539,504 km</u>

Les parcours kilométriques des locomotives (y compris les voitures automotrices) de chaque arrondissement sur les lignes de C. F. F. et sur les lignes étrangères comportent:

Locomotives du I <sup>er</sup> arrondissement . . .	9,366,956 km.
» » II <sup>e</sup> » . . .	11,385,024 »
» » III <sup>e</sup> » . . .	12,166,615 »
» » IV <sup>e</sup> » . . .	5,453,386 »
Total des kilomètres-locomotive de toutes les locomotives des C.F.F. en 1907 . . .	38,371,981 km
Total des kilomètres-locomotive de toutes les locomotives des C.F.F. en 1906 . . .	34,784,298 »
Augmentation en 1907 (10,31 %) . . .	<u>3,587,683 km</u>

19. *L'état du matériel d'exploitation des C.F.F. sur le lac de Constance* était le suivant à la fin de l'année 1907:

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 à vapeur (ces derniers par moitié) sont:

en 1907: 151,308 km  
» 1906: 142,805 »

Parcours effectués par les gabares:

en 1907: 127,195 km  
» 1906: 126,114 »

### Ateliers.

20. Outre l'entretien et le renouvellement 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 et de construction des chemins de fer fédéraux, ainsi que des réparations pour des chemins de fer secondaires et des services publics. 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: 120 K<sup>2d</sup> N<sup>o</sup> 41 231—41 280 et 41 421—41 490  
» » d'Olten: 70 K<sup>2d</sup> » 41 341—41 390 et 41 491—41 510  
» » » 30 N<sup>2</sup> » 70 056—70 070 A et B  
» » de Coire: 50 K<sup>2d</sup> » 41 511—41 560.

21. Au lieu d'indiquer, comme jusqu'ici, le nombre moyen annuel des ouvriers occupés dans les divers ateliers et ateliers de dépôts, nous donnons ci-après le nombre des ouvriers d'ateliers proprement dits, leur répartition par classe et le chiffre de leur salaire moyen par heure au 31 mars, date à laquelle les Directions d'arrondissement doivent fournir, conformément à l'article 12 du règlement n° 15, un état des ouvriers et de leurs salaires:

# Nombre des ouvriers des ateliers, leur répartition par classe et leurs salaires moyens par heures 31 mars 1907 et 1906.

Ateliers	Ouvriers classés				Ouvriers non classés	Apprentis	Nombre total des ouvriers et apprentis	Ouvriers ayant dépassé le maximum ordinaire				Salaire moyen par heure dans les trois classes*				
	Nombre par classe de salaire							0/0	Nombre par classe de salaire				I	II	III	Total
	I	II	III	Total					I	II	III	Total	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
													Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
Yverdon . . . . .	222	74	86	382	35	8	425	70	41	39	150	39,26	59,97	43,17	54,52	
1907	202	73	83	358	16	14	388	69	47	52	168	46,92	54,38	37,02	48,64	
1906	57	30	30	117	—	7	124	18	16	4	38	32,47	61,98	44,50	55,23	
Fribourg . . . . .	61	33	31	125	—	9	134	19	17	4	40	32,00	55,59	39,58	49,40	
1907	227	102	109	438	1	21	460	53	22	7	82	18,72	63,13	45,02	56,08	
1906	219	88	95	402	3	19	424	56	21	8	85	21,11	56,60	40,36	50,73	
1907	357	167	155	679	61	70	810	140	104	62	306	45,06	61,26	43,22	54,67	
1906	379	174	137	690	38	49	777	143	121	65	329	47,68	53,51	38,71	47,19	
1907	414	125	124	663	23	—	686	169	61	35	268	40,42	65,04	47,21	59,66	
1906	432	115	127	674	15	—	689	174	61	38	273	40,50	57,34	42,40	53,06	
1907	43	9	20	72	—	—	72	27	7	8	42	58,33	65,67	44,30	58,34	
1906	45	11	15	71	4	—	75	28	7	6	41	57,71	58,26	39,86	52,71	
1907	151	63	69	283	24	8	315	22	13	1	36	12,72	61,41	45,07	55,10	
1906	151	63	70	284	27	6	317	14	6	—	20	7,04	52,94	44,74	39,72	
1907	147	65	52	264	3	9	276	22	7	1	30	11,36	62,56	44,30	56,04	
1906	144	64	43	251	1	5	257	40	29	15	84	33,46	55,00	38,60	49,47	
Total et moyenne	1618	635	645	2898	147	123	3168	521	274	157	952	32,85	62,59	44,66	56,29	
1906	1633	621	601	2855	104	102	3061	543	309	188	1040	36,42	54,78	39,70	49,74	

\* Pour 1906 les salaires par heure sont basés sur la journée de 10 heures, pour 1907 sur la journée de 9 heures.

En admettant, pour 1907, 305 journées de 9 heures, le revenu annuel d'un ouvrier des ateliers s'élève en moyenne :

a) à fr. 1718.10 (305 × 9 × 62<sup>60</sup>) pour la 1<sup>re</sup> classe de salaire, à fr. 1545.15 (305 × 9 × 56<sup>80</sup>) en moyenne totale pour 1907.

b) " 1427.95 (305 × 9 × 52<sup>60</sup>) " " I<sup>me</sup> " " " 1517.05 (305 × 10 × 49<sup>74</sup>) " " 1906,

c) " 1225.90 (305 × 9 × 44<sup>60</sup>) " " III<sup>me</sup> " " " ainsi augmentation du revenu annuel moyen = fr. 28.10.

Cette augmentation de revenu annuel moyen, répartie sur les 2898 ouvriers classés indiqués plus haut, équivaut à un surcroît annuel de dépenses de 2898 × 28.10 = fr. 81,434. Le revenu annuel est plus élevé pour les ouvriers travaillant à la tâche.

## V. Département des travaux.

### a. Généralités.

1. Par l'entremise de la société suisse des employés de chemins de fer et de bateaux à vapeur nous avons reçu une série de *demandes formulées par le personnel de la voie*. Ces demandes portaient sur les points suivants: délivrance aux chefs de district de cartes annuelles de libre parcours, valables pour tout l'arrondissement; indemnité de déplacement de 30 francs par mois aux chefs de district et à leurs aides; remplaçants qualifiés des chefs de district les jours de repos et de congé; réduction du loyer des logements de service, réduction du parcours des chefs cantonniers, compte du temps employé pour se rendre au travail comme travail effectif, et augmentation du traitement des gardes-barrières femmes. Nous avons donné suite à la première de ces demandes en accordant des cartes semestrielles de libre parcours aux chefs de district et à leurs aides. La dernière a déjà été tranchée par la décision suivant laquelle une augmentation fixe triennale sera accordée aux gardes-barrières. Les autres ont été écartées.

Cette même société nous a présenté encore deux requêtes, l'une concernant la fourniture à bref délai d'*abris transportables et de marmites* au personnel de l'entretien de la voie et l'autre tendant à ce que *le paiement du fermage de parcelles de terrain remises à bail* à des employés ou ouvriers des C.F.F. ne soit prélevé qu'à la fin de l'année. Nous avons répondu à la première de ces requêtes que le personnel de la plus grande partie du réseau avait déjà reçu des abris et des marmites et que nous procéderions, pour le reste, par répartitions successives. Nous avons acquiescé à la deuxième requête en faisant remarquer qu'il est déjà loisible actuellement à chaque employé de payer son fermage par acomptes pendant les cinq derniers mois de l'année pour laquelle le loyer est dû.

2. Nous avons refusé de faire droit à une pétition des secrétaires des ingénieurs de la voie demandant des *cartes de libre parcours* annuelles sur leur arrondissement, à cause de la revision imminente du règlement concernant l'octroi du libre parcours. Mais nous leur avons fait délivrer des cartes semestrielles valables sur leurs sections respectives, comme celles qui ont été accordées aux chefs de district.

3. Nous avons établi des *règles à observer pour l'adjudication des travaux et fournitures*. Ces règles sont les suivantes:

a. L'adjudication des travaux dont la valeur dépasse 5000 francs et des fournitures (y compris celles pour l'administration des imprimés, l'administration du matériel de la voie et les ateliers), ainsi que la vente de lots importants de matériaux de rebut, doivent avoir lieu, autant que possible, après mise au concours publique et sur la base de prix d'unité.

Pour les adjudications qui se font sans mise au concours publique, il y a lieu de provoquer, dans la règle, des offres de la part de plusieurs concurrents.

b. Les mises au concours de travaux doivent être basées sur le projet de convention, les plans, cahiers des charges et, cas échéant, sur des modèles, etc. Des formulaires de soumission doivent en outre être remis aux concurrents sous la forme de devis en blanc.

Les mises au concours qui ont pour objet des fournitures ou des ventes de matériaux de rebut doivent être basées sur les conditions de livraison ou de vente et, suivant les circonstances, sur le projet de convention, les plans, modèles, spécifications, etc., comme dans le premier cas. Des formulaires de soumission devront également être remis aux concurrents.

On devra indiquer, dans toute publication, le terme jusqu'auquel les soumissionnaires resteront liés par leurs offres.

c. L'avis de mise au concours stipulera que les offres doivent être adressées, sous pli fermé et portant la suscription « Offre pour . . . . . », à la Direction qui aura publié l'avis.

d. Le secrétaire de cette Direction recueillera les offres au fur et à mesure de leur arrivée. Une fois le délai de soumission écoulé, il les transmettra, sans les ouvrir, au chef du département qu'elles concernent.

e. Les offres parvenues après l'expiration du délai de soumission ne pourront plus être prises en considération.

Le délai sera considéré comme observé lorsque l'offre aura été timbrée à la date du dernier jour utile par le bureau de poste où l'envoi aura été consigné.

Cette dernière disposition ne s'applique pas aux offres qui doivent être remises avant une heure déterminée (par exem-

ple pour les fournitures de cuivre) et qui ne parviennent qu'après l'expiration du délai.

f. Les offres doivent être ouvertes par le chef du département.

g. Aussitôt ouvertes, on les vérifiera afin de s'assurer qu'elles ne contiennent pas d'erreurs de calcul. Puis une récapitulation contenant les noms des soumissionnaires et les diverses données nécessaires à la comparaison des offres doit être élaborée sans retard et soumise au chef du département.

h. L'adjudication doit avoir lieu le plus vite possible, et le ou les adjudicataires doivent en être avisés sans retard. En même temps, les autres soumissionnaires seront informés que leurs offres n'ont pas pu être prises en considération.

i. Le résultat de toute mise au concours sera publié dans la *Feuille officielle des chemins de fer fédéraux*, sous forme d'avis indiquant brièvement le nom de l'adjudicataire et les travaux ou fournitures adjugés. Lorsqu'il s'agira de la vente de matériaux de rebut, cet avis indiquera aussi les prix d'unité obtenus.

4. L'Association de chemins de fer suisses a modifié sur plusieurs points et imprimé à nouveau *le cahier des charges concernant la fourniture des rails en acier, des traverses en fer pour voies et aiguilles, et du petit matériel pour chemin de fer*. Nos *clauses générales pour l'adjudication et l'exécution des travaux et fournitures* ainsi que les *clauses générales et le cahier des charges spécial pour la fourniture de traverses ordinaires, spéciales et pour ponts*, et le *livre de magasin pour le matériel des installations centrales, enclenchements des aiguilles et signaux* ont également été révisés sur plusieurs points.

Nous avons élaboré à nouveau *un cahier des charges pour l'imprégnation de traverses* et des prescriptions spéciales pour l'imprégnation des traverses à la créosote. Nous avons en outre fait imprimer un formulaire de marché pour l'adjudication de ces travaux.

5. Des instructions uniformes ont été édictées au sujet de la répartition des frais d'installation de *fourneaux de cuisine électriques ou à gaz* dans les logements de service des chemins de fer fédéraux.

6. Nous avons établi *des types pour la construction de ponts de petites dimensions* de 3,5 jusqu'à 9 m de portée. Ces types seront dorénavant appliqués à titre provisoire. En outre, les mâts en treillis adoptés comme types *pour les installations d'éclairage* ne pouvant pas être utilisés partout, nous avons décidé qu'on pourrait exceptionnellement faire usage de mâts tubulaires en acier.

7. Le Conseil fédéral a décidé le 10 janvier 1907:

a. d'autoriser la Compagnie vaudoise des forces motrices des lacs de Joux et de l'Orbe à *livrer en France*, pour une durée de 20 ans, de *l'énergie* jusqu'à concurrence de 200 chevaux au maximum; il a ratifié ensuite le contrat qui lui avait été soumis par le Conseil d'Etat du canton de Vaud;

b. de nous donner connaissance de cette décision, en ajoutant que la société nommée ci-dessus (voir a) a assuré derechef que malgré cette fourniture en France de 200 chevaux, elle disposait encore d'assez d'énergie dans ses usines pour assurer au besoin *la traction électrique sur la ligne Lausanne-Vallorbe*.

8. Par circulaire du 8 octobre 1907, le Département fédéral des chemins de fer a invité les administrations de chemins de fer suisses à laisser installer sur leurs domaines les repères *pour la triangulation des forêts*, pourvu que cela ne compromette pas la sécurité de l'exploitation et n'entrave pas le service ni les travaux à exécuter à la ligne

9. Invités par le Département fédéral des chemins de fer à participer à *l'examen de la ligne du Gothard* pour reconnaître si ses installations étaient suffisantes, nous avons dressé quelques projets et devis généraux des travaux d'extension de stations que nous avons jugés nécessaires.

10. Nous avons été invités à participer à la conférence convoquée par le Département fédéral de l'intérieur pour discuter *l'acquisition des forces motrices du canton d'Uri* en vue de la traction électrique sur le chemin de fer du Gothard. Nous nous sommes chargés d'élaborer le traité de concession. Un accord est intervenu après de longues négociations.

11. Nous avons déposé à la préfecture de Novare une

demande de concession des *forces motrices de la Cairasca*.

Peu de temps après, la Direction générale des chemins de fer italiens de l'Etat nous a demandé si nous serions d'accord, en principe, qu'elle fournît l'énergie nécessaire dans le cas où l'on introduirait la *traction électrique sur la ligne Iselle-Domodossola*. Nous avons répondu affirmativement.

12. La *démarcation* définitive de la *frontière* des deux pays dans le *tunnel du Simplon* a eu lieu le 23 janvier 1907. Dans le tunnel I la frontière se trouve à 9084,15 m de la tête nord.

13. Par suite d'une rupture de digue du lac de Gebidem, au-dessus de Visperterminen, *une coulée de boue considérable* est survenue le 12 juin dans le lit du Ried- ou Spielibach. Cette coulée recouvrit non seulement la ligne du chemin de fer Viège-Zermatt, mais encore le lit de la Viège, dont elle fit refluer les eaux au loin, inondant la voie sur une longueur de 800 m environ. Il fallut opérer le transbordement jusqu'au moment où le tronçon de voie recouvert par l'éboulement et l'inondation fut remplacé par une ligne provisoire.

A la suite de pluies continues, *des chutes de pierres et des éboulements* se sont produits à la tête sud du tunnel du Simplon les 16 et 17 octobre 1907. Nous avons été temporairement obligés de transborder les voyageurs, mais cette interruption n'a été que de courte durée.

## b. Travaux

1. Nous avons répondu au Département fédéral des chemins de fer, qui nous avait invités à lui soumettre *un programme de l'achèvement de la double voie* du réseau des chemins de fer fédéraux, que nous lui adresserions un **rapport sur l'état actuel des études préliminaires** et sur les **mesures que nous pensions prendre à cet égard**. Nous avons en outre fait remarquer que l'exécution d'un programme de ce genre dépendait de nombreuses circonstances imprévues.

2. Ensuite de la décision du Conseil d'administration du 20 juillet 1907 concernant *l'achèvement du second tunnel du Simplon*, nous avons adressé au Département fédéral des chemins de fer un mémoire très documenté, par lequel nous lui avons proposé d'engager le Conseil fédéral à ne pas faire droit

à la requête que l'entreprise de construction du tunnel du Simplon lui avait présentée en avril 1907, en vue d'être libérée de l'obligation d'achever le second tunnel. Le Conseil fédéral a pris à ce sujet la décision suivante en date du 15 octobre 1907:

- a. Il est pris acte, dans un sens approbatif, de la décision du Conseil d'administration des C. F. F. du 20 juillet 1907, relative à l'achèvement du second tunnel du Simplon, ainsi que de la lettre de la Direction générale des C. F. F. du 27 août de la même année.
- b. Dans son message concernant le budget des C. F. F. pour l'année 1908, le Conseil fédéral recommandera à l'Assemblée fédérale d'approuver le crédit pour l'achèvement du second tunnel du Simplon.
- c. L'entreprise de construction du tunnel du Simplon, Brandt, Brandau & C<sup>ie</sup> à Winterthour, sera avisée par la Chancellerie fédérale que sa requête du 18 avril 1907, par laquelle elle demande à être relevée de ses obligations résultant du contrat concernant l'exécution du tunnel du Simplon et des contrats additionnels, sera liquidée par les Chambres fédérales lors de la discussion du budget des C. F. F. pour 1908.

Cette décision provoqua une nouvelle requête de l'entreprise au Conseil fédéral, réitérant la demande du mois d'avril 1907. Une brochure imprimée était annexée à cette requête. Dans cette brochure l'entreprise critiquait vivement le mémoire d'expertise de MM. le D<sup>r</sup> R. Moser, ingénieur en chef, le D<sup>r</sup> Schmidt, professeur et F. Lusser, ingénieur, du 12 décembre 1906, concernant l'état et l'achèvement du tunnel du Simplon, ainsi que le rapport de la Direction générale et de la Commission permanente des chemins de fer fédéraux au Conseil d'administration, concernant l'achèvement du second tunnel, des 25 juin et 2 juillet 1907; un rapport d'expertise de M. Müller, ingénieur des mines, fonctionnaire de l'administration des mines de Prusse, sur l'état de la deuxième galerie était annexé à cette brochure.

Nous avons également été appelés à nous prononcer sur cette réplique. Nous l'avons fait, de concert avec nos experts, MM. Moser, Schmidt et Lusser, par lettre adressée au Département fédéral des chemins de fer, en date du 27 novembre 1907. Cette lettre a aussi été imprimée. Nous y sommes arrivés à la conclusion qu'il n'y avait pas lieu de provoquer une modification de la décision du Conseil d'administration

du 20 juillet 1907 relative à l'achèvement du second tunnel du Simplon. Sur ces entrefaites le Conseil fédéral confirma, par un rapport spécial à l'Assemblée fédérale, son message relatif au budget des chemins de fer fédéraux pour 1908, proposant d'approuver le crédit pour l'achèvement du second tunnel du Simplon; les Chambres fédérales ont adopté cette proposition.

3. Le Département des chemins de fer nous a transmis pour préavis le projet présenté par le chemin de fer *Martigny-Orsières* pour l'entrée de cette ligne à la station de Martigny. Nous avons dû déclarer que ce projet était inadmissible et fait inviter ladite compagnie à se mettre en rapport avec notre Direction du I<sup>er</sup> arrondissement afin d'étudier un nouveau projet.

4. Nous avons autorisé la Direction du P. L. M. à installer pour notre compte des *cloches à signaux* sur le tronçon qu'elle exploite de St. Gingolph au Bouveret.

5. Lors de l'approbation du projet d'extension de la gare de Vevey, le Département fédéral des chemins de fer avait exigé *la suppression des deux passages à niveau situés à l'ouest de cette gare*. Il est résulté de nos études que la suppression de ces passages à niveau occasionnerait des frais exagérés; c'est pourquoi nous avons prié le Département de ne pas insister sur sa demande.

6. Une entente est intervenue avec la municipalité de Lausanne au sujet de la *démolition de l'hôtel Terminus*. Il résulte de cette entente que nous démolirons l'hôtel en question sitôt que le bail passé avec le locataire actuel sera expiré. De son côté, la commune de Lausanne s'engage à nous payer une somme de fr. 300,000 à titre d'indemnité pour la diminution de valeur de notre propriété, elle nous autorise à supprimer le passage sous voies à l'ouest de la gare (passage inférieur de Montriond) et nous accorde en outre diverses concessions d'importance secondaire. Chaque partie contractante fera exécuter sur son domaine, à ses frais, les travaux nécessités par la suite, pour la transformation de la place de la gare.

7. Une demande du *chemin de fer Fribourg-Morat-Anet* tendant au transfert de *ses dépôts de la gare de Fribourg*

sur le plateau de Pérolles a dû être repoussée, car ce transfert eût nécessité le passage au travers de toute la gare des automotrices qui se rendent au dépôt ou qui en viennent, ce qui eût entravé l'exploitation rationnelle de la gare.

8. Nous avons répondu négativement à une demande du Conseil communal de *Thoune*, désireux de savoir s'il ne nous était pas possible de laisser construire les abattoirs au lieu dit « *Winklermatte* ». Cette réponse est motivée par le fait que le projet approuvé par notre Conseil d'administration englobe l'emplacement en question.

9. Les communes de Berne et de Bolligen, appuyées par le Conseil-exécutif du canton de Berne et par le Département militaire fédéral, ont fait opposition à notre projet de *double voie Wilerfeld-Gümligen*, parce que le tracé adopté traversait la place d'exercice entre le Wilerfeld et Ostermundigen. Nous avons donc dû dresser un nouveau projet, qui prévoit la déviation de la ligne vers le nord de façon à laisser la place d'exercice intacte. Ce nouveau tracé nous oblige à déplacer complètement la station d'Ostermundigen.

10. Ensuite de notre réponse du 3 août 1907 au préavis du Conseil-exécutif du canton de Berne, du Conseil communal de Berne et de la compagnie du chemin de fer Berne-Neuchâtel concernant notre projet d'*extension de la gare de Berne*, le Département fédéral des chemins de fer a approuvé, le 17 décembre 1907, sous une série de réserves qui nous occasionneront des frais supplémentaires considérables, la partie de notre projet qui a trait à l'aménagement d'une gare aux marchandises et de triage à Weyermannshaus, à la construction d'un dépôt des locomotives sur les terrains *Æbi* et à l'augmentation du nombre des voies entre la gare de Weyermannshaus et le passage supérieur de la *Bühlstrasse*. De nouveaux projets devront être présentés pour l'extension de la gare aux voyageurs, la transformation des installations de garage à chaque extrémité de cette dernière, ainsi que l'agrandissement de la gare aux marchandises de la *Villette*.

11. Comme nous le disions dans le rapport de gestion de 1906, nous avons présenté au Département fédéral des chemins de fer, sur son invitation, un projet de *transformation*

*de la gare de Bienne*, établi selon la proposition formulée par le service des travaux publics de la commune. La ville de Bienne a fait expertiser ce projet par feu M. Loeffler, alors directeur du chemin de fer de la vallée de Töss, et s'est déclarée prête à participer à l'exécution du projet en reprenant pour un prix déterminé le terrain devenu libre par le déplacement de la gare actuelle, en mettant gratuitement à notre disposition certaines parcelles de terrain et en intervenant, par une somme fixée d'avance, à l'expropriation des nouveaux terrains. Des tractations sont en cours avec la commune pour négocier cette proposition et sont près d'aboutir à une entente définitive.

12. Nous disions dans le rapport de gestion de 1904 que nous nous étions engagés auprès du Département fédéral des chemins de fer à exécuter le *passage inférieur de la Niederönzstrasse à Herzogenbuchsee* selon le désir exprimé par la commune, à condition que celle-ci prît à sa charge les frais supplémentaires qui en résulteraient. Entre temps et sur la demande de la commune, nous avons dressé plusieurs projets dans lesquels ces frais supplémentaires sont réduits le plus possible. Une entente est finalement intervenue à la fin de l'année dernière, selon laquelle le passage inférieur sera exécuté suivant le projet approuvé par la commune. Cette dernière s'engage à participer financièrement aux frais d'établissement et construira une canalisation aboutissant à l'Öenz, canalisation à laquelle nous raccorderons non seulement les égouts du passage inférieur mais encore ceux de la station.

13. Nous avons également dû adresser, en son temps, un préavis au Département fédéral des chemins de fer sur les projets de *raccordement du chemin de fer Langenthal-Jura à nos stations de Langenthal, Niederbipp et Öensingen* ainsi que sur le passage de cette ligne Olten-Bienne sous notre voie à Niederbipp. Nous avons dû demander quelques modifications dont il a été tenu compte.

La municipalité de Langenthal a saisi cette occasion pour prier le Département fédéral des chemins de fer de nous inviter à établir un passage sous voies à Langenthal reliant la station des chemins de fer fédéraux à celle du chemin de fer Langenthal-Jura. Nous avons déclaré au Département fédéral des chemins de fer que nous étions prêts à faire droit à cette requête en établissant un passage souterrain pour piétons au passage à niveau de la route d'Aarwangen.

14. Ainsi que nous le mentionnions déjà au rapport de gestion de 1906, notre projet d'établissement de la double voie Aarbourg-Sursee, soumis le 15 août 1905 au Département fédéral des chemins de fer, donna lieu à de très longues négociations avec les autorités communales et cantonales au sujet des demandes formulées par elles quant à l'extension des gares.

Afin de nous permettre de commencer les travaux en pleine voie, le Département des chemins de fer approuva, en date du 26 septembre 1906, le projet de la section située sur le territoire du canton de Lucerne et, le 7 septembre 1907, celui du tronçon situé sur territoire argovien. Il a toutefois formulé certaines réserves, nous obligeant à continuer les pourparlers au sujet des projets d'extension contestés et à lui soumettre de nouveaux projets révisés, notamment pour les gares d'Aarbourg et de Zofingue. Le Département fédéral des chemins de fer nous a donné les instructions suivantes pour l'établissement d'un nouveau projet d'extension de la station d'Aarbourg:

- a. La double voie devra aussi être établie sur le domaine de la station, et les voies de Lucerne devront, autant que possible, être raccordées en ligne droite, c'est-à-dire par des courbes de grand rayon.
- b. Cette condition entraîne l'établissement de trois quais et oblige à reculer le bâtiment aux voyageurs.
- c. Les quais devront avoir une longueur d'au moins 250 m et devront être reliés entre eux par un passage souterrain pour piétons.
- d. La halle aux marchandises sera transférée à l'est de la station.
- e. Le passage à niveau de Steinbille (km 42,8) doit être remplacé par un passage inférieur.
- f. La voie de garage devra être établie le long des voies de Berne, à l'est de celles-ci.

Un nouveau projet répondant à ces instructions a été soumis le 3 décembre 1907 au Département fédéral des chemins de fer. Les travaux sont devisés à fr. 1,293,500, soit à fr. 203,500 de plus que d'après le projet primitif, dont l'exécution ne devait coûter que fr. 1,090,000. Cet excédent de dépense ne pourra naturellement pas être couvert par l'imprévu. Un dépassement du crédit alloué pour la double voie Aarbourg-Sursee est donc à prévoir.

Le nouveau projet de la gare de Zofingue est encore à l'étude, et les tractations engagées au sujet des extensions de Reiden et de Sursee n'ont pas encore abouti.

15. Lors de l'examen du projet d'*extension de la station de Moutier*, la municipalité demanda l'établissement d'un second passage inférieur à l'ouest de la gare aux marchandises outre celui que nous avons prévu à l'est, ou bien l'élargissement du passage inférieur actuel. Nous avons fait opposition à cette demande et le Département des chemins de fer a partagé notre manière de voir. La commune revint cependant à la charge et nous nous sommes déclarés d'accord d'élargir l'ancien passage à nos frais sur le territoire du chemin de fer.

16. Avec l'assentiment du Département fédéral des chemins de fer, nous avons passé une convention avec la Direction des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour la *pose d'une voie de tiroir pour la gare de Delle*, sur territoire suisse. Cette voie sera établie à nos frais et louée au P. L. M., qui nous paiera les intérêts des frais de construction.

17. Les communes de Dornach et d'Arlesheim ont recouru au Conseil fédéral contre la décision prise le 12 mai 1906 par le Département fédéral des chemins de fer au sujet de la correction des *routes et chemins d'accès de la station de Dornach-Arlesheim*. Le Conseil fédéral a écarté ce recours. En conséquence, le passage à niveau du chemin de Brugg, à la station de Dornach-Arlesheim, sera remplacé par un passage inférieur pour piétons, conformément au projet approuvé.

18. Le Conseil d'Etat du canton de Bâle-ville, donnant suite à une pétition de la Société du quartier de Gundoldingen, a renouvelé la demande, précédemment refusée, relative à *l'établissement d'un passage public pour piétons à travers la gare aux voyageurs de Bâle*, à l'est du nouveau bâtiment aux voyageurs. Nous n'avons pas accédé à ce désir, car il n'aurait pas été rationnel d'ouvrir au public le tunnel reliant les quais entre eux et aboutissant au bâtiment à voyageurs et la construction d'une passerelle n'était plus possible, les travaux étant alors trop avancés. La proximité de la rue Pierre Merian nous dispense du reste d'établir un passage de ce genre.

19. Le Département fédéral des chemins de fer nous a soumis pour examen technique *le projet de la nouvelle gare badoise de Bâle*, à cause de la ligne de raccordement. Ce projet n'a donné lieu à aucune remarque de notre part.

20. La Direction du II<sup>e</sup> arrondissement a été autorisée:

- a. à subventionner les *travaux de correction du Dürrbach* près de Bowil;
- b. à assurer à la commune de Moetschwil, qui se propose d'établir un nouveau chemin d'accès entre *Hindelbank et la station*, chemin utilisant le passage à niveau à l'est de cette dernière, que le passage inférieur projeté en remplacement de ce passage à niveau sera entrepris en 1909;
- c. à accorder une subvention à la Société de développement et d'embellissement de *Berthoud* pour les frais de construction d'une *fontaine décorative* que cette dernière a l'intention d'ériger sur la place de la gare, pourvu que ladite société ou la commune libère le chemin de fer de l'indemnité annuelle qu'il doit payer pour l'eau de la fontaine de la station;
- d. à accorder à la commune de Neuenkirch l'autorisation d'utiliser le territoire du chemin de fer pour l'établissement d'un chemin d'accès « *d'Unterwalden* » au travers de la cour de la station de *Sempach* jusqu'au chemin de Gottesmännigen, à condition que le terrain reste la propriété du chemin de fer, que la commune prenne à sa charge les frais d'entretien dudit chemin sur le domaine de la station et que le passage à niveau du chemin de Gottesmännigen soit supprimé;
- e. à participer financièrement aux frais d'établissement d'un nouveau pont métallique pour route que la commune de Liesberg se propose de construire sur la Birse, à condition que la commune laisse subsister le pont actuel et prenne les frais d'entretien à sa charge;
- f. à promettre à la commune de Trimbach une subvention aux frais d'établissement d'un nouveau pont sur l'*Aar* près des ateliers d'*Olten*, étant donné que ce pont serait très utile à un grand nombre d'ouvriers de nos ateliers.

21. Dans son préavis au sujet du *prolongement de la voie d'évitement de la station de Siggenthal*, le gouvernement du

canton d'Argovie avait demandé l'agrandissement du bâtiment aux voyageurs, l'établissement d'une marquise adjacente à ce dernier, la construction d'une nouvelle halle aux marchandises et l'extension de la cour de chargement. Nous avons répondu au Département fédéral des chemins de fer que ces différents travaux seraient prévus au budget de construction de 1909.

Le Conseil d'Etat du canton d'Argovie a renouvelé auprès du Département fédéral des chemins de fer sa demande d'établir *une passerelle à Dættingen-Klingnau*, en compensation d'un passage à niveau déplacé. Nous avons confirmé notre réponse négative et le Département fédéral des chemins de fer a partagé notre manière de voir.

22. Notre projet concernant *le passage inférieur de la Rœmerstrasse à Baden* a donné lieu à une série de demandes de la part de l'autorité communale appuyée par le Conseil d'Etat. Nous estimons que ces demandes ne sont que partiellement fondées. Nous nous sommes entre autres opposés à la demande de construction d'un trottoir de 3,2 m de largeur dans le passage, étant donné que la route actuelle n'en avait pas de côté-là. Mais lors de l'approbation du projet, le Département fédéral des chemins de fer a fait droit à cette demande tout en mettant à la charge de la commune une partie des frais supplémentaires qui en résulteront.

23. Lors de l'examen de notre projet d'agrandissement de la halle aux marchandises de *Zurich-Tiefenbrunnen*, le Conseil d'Etat du canton de Zurich a demandé que les *plans d'exécution* de bâtiments destinés au chemin de fer ne lui soient pas seulement soumis pour préavis, mais aussi *au point de vue de la police des constructions*. Le Département des chemins de fer a repoussé cette demande, la jugeant mal fondée. Il ne reconnaît à l'autorité cantonale que le droit de préavis et n'admet pas qu'elle prenne de son chef aucune décision concernant les constructions du chemin de fer.

24. Dans sa séance du 17 août 1907, le Conseil du III<sup>e</sup> arrondissement a formulé le vœu suivant:

« L'administration des chemins de fer fédéraux est invitée à procéder le plus tôt possible à l'établissement de la

*double voie sur le tronçon Schaffhouse-Neuhausen et à l'extension de la gare de Schaffhouse.»*

Les études pour l'extension de cette gare sont en cours et, par précaution, nous nous sommes assurés une partie des terrains nécessaires.

En ce qui concerne la *reconstruction de la ligne de la rive gauche du lac de Zurich* sur le territoire de la ville de Zurich, le Conseil du III<sup>e</sup> arrondissement a pris le 19 octobre 1907 la décision suivante:

« Le Conseil du III<sup>e</sup> arrondissement donne en principe la préférence au projet en tranchée de la ville, par opposition au projet de ligne en remblai de la Direction générale, dans l'idée que la ville de Zurich s'engage, en raison de la concession consentie par les chemins de fer fédéraux, à prendre à sa charge une part importante des frais supplémentaires qui en résulteront. »

25. La Direction des tramways de la ville de Winterthour s'est adressée au Département fédéral des chemins de fer pour lui demander si, et éventuellement à quelles conditions, nous autoriserions les tramways à établir une voie *à travers notre ligne Winterthour-Schaffhouse*. Invités par le Département des chemins de fer à nous prononcer sur cette question, nous avons préavisé contre le croisement. Le Département des chemins de fer a décidé alors que le croisement pouvait être établi, mais seulement pour les voitures sortant du dépôt ou y rentrant, et non pour le service public.

26. Une entente est intervenue au sujet de la participation financière de la commune de Winterthour aux frais d'établissement *du passage inférieur de la route de Zurich* et à ceux de la *correction de l'Eulach à Winterthour*.

27. Nous avons passé un traité avec la Direction générale des chemins de fer badois en vertu duquel nous mettons, jusqu'à nouvel avis, à la disposition de la communauté de la gare de Constance les terrains du *delta Constance-Kreuzlingen-Emmishofen* pour l'établissement de voies de garage provisoires.

Nous avons également accepté de *paver la cour* donnant sur la « *zollfreie Strasse* », à Constance, et d'*étendre les voies de débord* de la gare de Singen.

28. La municipalité d'Arbon avait prié la Direction du IV<sup>e</sup> arrondissement de l'autoriser à mettre à exécution *un projet de route traversant à niveau les voies de la station*. Ce passage aurait emprunté l'emplacement des manœuvres et coupé *la cour aux marchandises* une fois agrandie comme cela est prévu. La Direction d'arrondissement ne put pas faire droit à cette demande. La municipalité s'adressa alors à nous. Nous avons dû confirmer la manière de voir de la Direction d'arrondissement et son refus.

29. Au cours de l'exercice, le Département fédéral des chemins de fer a approuvé le plan de situation pour la transformation de la *gare de St. Gall*; il a repoussé les demandes de la ville, tendant à ce que le nouveau bâtiment aux voyageurs soit déplacé vers l'ouest, à ce qu'un passage public souterrain soit établi au lieu de la passerelle projetée à l'ouest de ce bâtiment et à ce que le corridor de ce dernier soit prolongé sur toute la longueur de cet édifice.

30. Lors de la mise à l'enquête du projet relatif à l'*extension de la station de St. Fiden*, la commune de Tablat a formulé une série de demandes concernant les changements qui devront être apportés aux rues projetées par elle. Nous avons chargé la Direction d'arrondissement d'examiner cette question avec la commune. Une entente n'est pas intervenue en 1907.

31. Nous avons passé une convention avec l'administration fédérale des postes pour l'installation *de locaux pour la poste et le télégraphe* dans le nouveau bâtiment aux voyageurs de *Rheineck*.

Une convention passée antérieurement pour la construction d'un *bâtiment postal à la station de Wohlen* est devenue sans objet, parce que l'administration des postes a renoncé à son projet en présence de l'opposition des autorités communales de Wohlen au sujet de l'emplacement de cet édifice.

32. Le projet d'*extension de la station de Wattwil* prévoyait la construction d'une passerelle pour piétons à l'extrémité sud de la station. Le Conseil d'Etat, à l'instigation de la commune, nous demanda de construire un passage supérieur au lieu d'une passerelle. Nous nous sommes déclarés

prêts à participer à cet ouvrage par une subvention appropriée aux circonstances et à verser en outre une somme égale à la valeur de la passerelle. Les tractations engagées à ce sujet n'ont pas abouti avant la fin de l'année 1907.

**33.** Nous nous sommes mis d'accord avec la compagnie du chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg au sujet de l'établissement d'une *gare commune à Lichtensteig*, et de la répartition des travaux et des dépenses entre les deux administrations.

**34.** La commune de *Coire* ayant exprimé le désir de voir construire une *passerelle* reliant la place de la gare avec la *Gürtelstrasse*, rue passant derrière la gare, nous avons répondu que nous étions prêts à l'exécuter si la commune voulait s'engager à prendre à sa charge la plus grosse part du coût de cette passerelle.

**35.** Cette année encore, nous avons eu à traiter un grand nombre de demandes d'établissement de nouvelles haltes ou stations.

Nous avons écarté les demandes concernant l'établissement d'une nouvelle station à *Leuggelbach* (*Glaris*) entre *Nidfurn-Haslen* et *Luchsingen-Hätzingen*, à la création d'une halte à *Niedereichi* entre *Gümligen* et *Rubigen*, d'une autre halte près du village de *Hasli*, entre les stations d'*Entlebuch* et de *Schüpfheim* et d'une autre près de *Goldbach* entre *Zollikon* et *Küsnacht* (*Zurich*), car on ne saurait attendre un trafic suffisant pour compenser, même dans une certaine mesure, les prestations du chemin de fer; enfin une demande tendant à la création d'une halte dans la forêt entre *Wohlen-Oberdorf* et *Bremgarten* permettant aux promeneurs d'utiliser les trains de l'horaire a également été refusée pour des raisons techniques et d'exploitation.

Une demande tendant à l'établissement d'une station au sud du viaduc de *Worblaufen*, entre *Zollikofen* et *Berne*, que nous avons repoussée antérieurement, a été réitérée. A la suite d'une nouvelle réponse négative, cette requête fut adressée à nouveau au Département fédéral des chemins de fer, par l'entremise du Conseil-exécutif du canton de *Berne*. Le Département, après nous avoir invités à lui donner notre avis, s'est rangé à notre manière de voir et a refusé d'entrer en matière sur cette demande.

Nous avons consenti, en revanche, à aménager la halte de Sulz pour le service des marchandises; cet aménagement nous avait été demandé à plusieurs reprises, et la commune s'est engagée à contribuer pour une forte somme aux dépenses qui en résulteront et à nous céder gratuitement le terrain nécessaire à ces installations. Cette amélioration était d'ailleurs désirable au point de vue de l'exploitation.

De même, nous avons déclaré au Conseil d'Etat du canton de Schwyz que nous étions disposés à établir une station à Schübelbach, entre Siebnen-Wangen et Reichenburg, pourvu que les communes intéressées s'engagent à prendre à leur charge les frais d'expropriation des terrains et à nous allouer en outre une subvention importante sur les frais d'établissement de la station.

Nous nous sommes enfin déclarés d'accord de transformer la station projetée de croisement de Bollingen, entre Rapperswil et Schmerikon, en halte pour voyageurs si les intéressés s'engageaient à participer par une subvention convenable aux frais supplémentaires qui en résulteront pour le chemin de fer. Cette participation financière nous a été assurée.

**36.** De concert avec la Direction des constructions fédérales, nous avons ouvert un concours parmi les architectes suisses ou étrangers domiciliés en Suisse, pour l'élaboration de projets de façades des bâtiments à ériger sur la nouvelle place de la gare à St. Gall.

### **37. Travaux exécutés.**

#### *a. Travaux exécutés sous la surveillance immédiate de la Direction générale.*

##### *Chemin de fer du Ricken. Tunnel.*

Le tableau suivant donne les indications voulues sur l'état des travaux du tunnel à la fin de l'année 1907.

	Côté sud m.	Côté nord m.	Total m.
Longueur totale du tunnel 8604 m.			
Longueur de la galerie de direction à fin 1906 . . . . .	3,491	3,982	7,473
Avancement pendant l'année 1907 . . . . .	506	221	727
Longueur de la galerie de direction à la fin de l'année 1907 . . . . .	3,997	4,203	8,200
Excavation complète à fin 1907 . . . . .	3,525	3,706	7,231
Piédroits à fin 1907 . . . . .	3,525	3,694	7,219
Voûte à fin 1907 . . . . .	3,524	3,678	7,202

Nombre de journées de travail :	Côté sud.	Côté nord.	Total.
	Journées	Journées	Journées
Total des journées de travail depuis le commencement des travaux jusqu'à fin 1906 . . . . .	451,381	426,431	877,812
Total des journées pendant l'année 1907 . . . . .	100,913	201,281	302,194
Total des journées depuis le commencement des travaux jusqu'à fin 1907 . . . . .	552,294	627,712	1,180,006

La perforation s'est faite exclusivement à la main.

Le massif traversé du côté sud est formé de marne plus ou moins dure alternant avec des bancs de molasse calcaire. On a rencontré à la fin de l'année, pour la première fois, à une distance de 3937 m du portail, un important banc de grès Bildhaus. Du côté nord on a traversé de la marne coupée de deux bancs de molasse calcaire. Les roches traversées étant en général bien conditionnées, on s'est contenté de boiser légèrement le faite de la galerie.

Les venues d'eau du côté sud ont été presque constamment de 23 à 24 litres par seconde pendant les dix premiers mois de l'année, de 12 litres en novembre et de 13<sup>1</sup>/<sub>2</sub> litres en décembre. Du côté nord on a pompé régulièrement 2 litres d'eau par seconde hors du tunnel.

La température moyenne de la roche à l'avancement a été de 20,5° du côté sud et de 19,5° C. du côté nord; la température moyenne de l'air a été de 19,9° au sud et de 22,1° C. au nord.

#### *Dégagement de grisou.*

*Côté sud.* En janvier on a constaté la présence de gaz grisouteux au km 3,507; en février on rencontra de nouvelles fuites de gaz aux km 3,590, 3,600 et 3,671, qui n'ont cependant pas entravé sensiblement les travaux d'avancement. Par contre un dégagement bien plus important fut constaté le 28 mars au soir, au km 3,799, obligeant à suspendre les travaux. L'accès de la galerie d'avancement fut interdit. Le gaz, allumé par l'explosion des mines, brûla en une grande flamme. La température mesurée à environ 80 m du front d'attaque était de 50° C. et quelques jours plus tard atteignait 67°. Pour étouffer le foyer d'incendie on a établi, le 3 avril, un tampon provisoire dans la galerie, formé de sacs de sable; le 27 avril on construisit une paroi étanche en terre de 12 m d'épaisseur et l'on suspendit la ventilation. En mai, les travaux dans la galerie de faite furent arrêtés tandis que le battage au large et les travaux de maçonnerie continuèrent

jusqu'au km 3,524, c'est-à-dire jusqu'au point où le tunnel était boisé. A fin juin l'entreprise a congédié une grande partie de ses ouvriers, environ 400, de sorte que les travaux du tunnel furent suspendus, à l'exception de l'établissement du radier en béton. Pendant les mois d'août et de septembre l'entreprise fit les préparatifs nécessaires pour l'évacuation du gaz renfermé dans le tunnel et la reprise des travaux dans la galerie. La paroi étanche fut enlevée du 10 au 12 octobre; on aspira tout d'abord le gaz grisouteux, puis on reprit les travaux le 22 octobre, après une interruption de près de sept mois. Des mesures spéciales de prudence durent être observées. Il n'est permis de pénétrer dans le tunnel qu'avec des lampes de sûreté; le service des locomotives a été interrompu et toutes les manipulations pouvant provoquer une explosion interdites. Les transports s'effectuent avec des chevaux et l'explosion des mines se fait à l'électricité. On a remplacé la dynamite par de la grisoutine pour l'explosion des mines, après avoir rencontré des fuites de gaz aux km 3,899, 3,902 et 3,934; ces émanations ne furent que de courte durée. L'entreprise a installé à deux endroits des portes étanches à charnières, destinées à fermer hermétiquement la galerie et à étouffer les commencements d'incendie qui pourraient se produire. Un abri spécial, avec tuyau de ventilation et appareil téléphonique communiquant avec l'emplacement des installations a été établi dans le tunnel pour les mineurs de l'avancement. Des récipients portatifs d'oxygène sont déposés dans ce refuge. La canalisation double de 35 cm de diamètre a été prolongée au fur et à mesure jusqu'au front d'attaque. On a insufflé en novembre, à l'aide de quatre ventilateurs Sulzer, 5 m<sup>3</sup> d'air par seconde dans le tunnel; cette quantité a été réduite à 4 m<sup>3</sup> à la fin de l'exercice. La fuite de gaz au km 3,799 a sensiblement diminué à la fin de l'année; elle ne mesurait plus que 2 litres par seconde, au lieu des 8 litres qui s'échappaient au début. Grâce à la ventilation efficace du tunnel, l'air de la galerie, selon analyse du laboratoire fédéral, ne contient plus que 0,50 ‰ et les mesurages réguliers de l'entreprise ont donné du 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3 ‰ de gaz. Les autres travaux du tunnel, du côté sud, n'ont plus été repris au cours de l'année.

*Côté nord.* On a constaté de faibles émanations de grisou en janvier aux km 4,002, 4,034, 4,144 et 4,154; ces émanations ne causèrent pas de perturbations aux travaux de l'avancement. A l'occasion de l'élargissement de la galerie on rencontra, le 4 mars, au km 4,141, à environ 60 m en arrière du front d'at-

taque, une fissure de rocher d'où s'échappait une grande quantité de gaz grisouteux qui finit par s'allumer et dégagea une chaleur de 55° C à 3 m du foyer d'incendie. Les travaux d'avancement durent être interrompus le 15 mars et ne furent pas repris en 1907. Cette mesure a été prise afin de ne pas exposer à des dangers les ouvriers occupés plus en arrière aux travaux d'abattage et à la maçonnerie du tunnel. Elle a été maintenue bien que les émanations fussent devenues très faibles à fin juin et que la température se fût abaissée à 24° C.

La ventilation de la partie nord du tunnel s'effectue au moyen de trois ventilateurs Sulzer de 50 chevaux, pouvant insuffler 3 m<sup>3</sup> d'air à la seconde.

*Accidents.* Pendant l'année 243 accidents (sans suites graves) se sont produits du côté sud et 258 (dont un mortel) du côté nord; le total des accidents, depuis le commencement des travaux, s'élève pour le côté sud à 1074 (dont 5 mortels) et du côté nord à 986 (dont 9 mortels).

#### *Travaux en dehors du tunnel.*

a. Tronçon Uznach-Oberkirch et extension de la station d'Uznach. Les travaux de terrassement de la ligne Uznach-Oberkirch ont été commencés dans la première quinzaine de mars. Le mouvement de terre et des rochers a été de 45,800 m<sup>3</sup>, soit 47% du mouvement total. On a exécuté en outre 300 m<sup>3</sup>, soit 27 %, du cubage prévu pour les murs de soutènement et de revêtement. Les travaux d'art sont achevés à l'exception de deux passages supérieurs; les constructions métalliques sont également toutes montées à l'exception d'une seule.

b. Correction de la Thur et extension de la station de Wattwil. Les deux coupures pour le nouveau lit de la Thur furent exécutées au cours du printemps et de l'été, et en octobre la Thur a été dirigée dans son nouveau lit. On a procédé ensuite au remblayement de l'ancien lit de la Thur et aux travaux d'extension de la station de Wattwil. Les quelques travaux d'art de la station et le mur de revêtement au km 14,380 sont achevés.

c. Bâtiments. Le bâtiment aux voyageurs de Kaltbrunn et les deux maisons de garde placées aux entrées nord et sud du tunnel sont sous toit. Les bâtiments des stations d'Uznach et de Wattwil n'ont pas été commencés au cours de l'exercice.

d. Canalisation d'eau de Gommiswald. Afin de dédom-

mager la commune de Gommiswald du tarissement de plusieurs sources, provoqué par les travaux du tunnel, nous avons effectué, en été et en automne 1907, le captage de quelques sources et posé une canalisation de 4500 m dans le village; en décembre, nous avons remis le réseau aux intéressés.

e. Observation générale. Les émanations de grisou ont considérablement retardé l'achèvement des travaux du tunnel qui, sans cet incident, auraient pu être terminés au printemps 1908. L'ouverture à l'exploitation de la ligne pourra avoir lieu au plus tôt au cours de l'année 1909, sauf imprévu.

*b. Travaux exécutés par les Directions d'arrondissement.*

*Tunnel du Simplon.*

On a dû boiser et renforcer diverses parties de la galerie parallèle du côté sud et purger les roches qui menaçaient de crouler.

Deux ventilateurs, placés aux deux têtes du tunnel, ont fonctionné pour ventiler le tunnel I; le ventilateur côté Brigue insufflait et celui côté Iselle aspirait l'air en produisant un courant d'air de 80 à 90 m<sup>3</sup> par seconde.

La réfrigération des parois n'a fonctionné qu'en été, du km 7,700 jusqu'au km 10,332.

La quantité d'eau qui s'est écoulée du côté sud, pendant l'année, a varié entre 847 et 1308 litres par seconde, dont 283 à 318 litres d'eau chaude. Les fortes chutes de pluie qui se sont produites en octobre sur le versant sud des Alpes sont indubitablement la cause de la quantité inusitée d'eau (1308 litres) constatée au cours de ce mois.

Le tableau ci-dessous donne la moyenne des observations thermométriques faites dans le tunnel I à la fin des quatre trimestres de l'exercice écoulé:

	Ier tri- mestre ° C.	IIe tri- mestre ° C.	IIIe tri- mestre ° C.	IVe tri- mestre ° C.
km 0,5 du portail nord . . . . .	6,0	—	16,0	—
» 1 » » . . . . .	6,5	15,0	15,0	5,0
» 2 » » . . . . .	7,0	14,0	14,5	7,0
» 3 » » . . . . .	10,0	14,5	15,0	8,5
» 4 » » . . . . .	11,5	15,0	16,5	11,0
» 5 » » . . . . .	13,0	16,0	19,0	13,5
» 6 » » . . . . .	15,5	17,0	20,0	15,5
» 7 » » . . . . .	18,5	19,0	22,0	18,5
» 8 » » . . . . .	18,0	21,0	22,0	22,0
» 9 » » . . . . .	20,0	19,5	24,0	23,0

km 10	station centrale . . . . .	22,5	24,0	24,0	24,0
" 9	du portail sud . . . . .	21,0	24,5	25,0	24,0
" 8	" " " . . . . .	23,0	26,5	24,0	25,0
" 7	" " " . . . . .	24,0	27,0	26,0	27,0
" 6	" " " . . . . .	25,5	27,0	27,0	27,5
" 5	" " " . . . . .	26,5	28,0	28,5	28,0
" 4	" " " . . . . .	24,5	26,5	27,5	25,0
" 3	" " " . . . . .	24,5	26,0	26,5	25,5
" 2	" " " . . . . .	24,5	26,5	26,5	25,5
" 1	" " " . . . . .	24,5	26,0	26,5	25,5
" 0,5	" " " . . . . .	24,0	25,5	26,0	24,0

Parmi les travaux exécutés par la Direction du 1<sup>er</sup> arrondissement, les suivants ont été terminés:

Extension de la cour, du quai aux marchandises et construction d'un bâtiment de service à Gilly-Bursinel; déviation de la route cantonale de Renens, établissement d'une cour et d'un quai aux marchandises au nord-est du nouveau passage supérieur, établissement d'un pont tournant et d'une partie des voies en gare de Renens; appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux, bâtiment pour bureaux du service aux marchandises, établissement des quais, du tunnel à voyageurs à l'est et du passage à piétons public des Saugettes à Lausanne; passage inférieur de la rue des Moulins à Vevey; grue d'une force de 10 tonnes à Roche et complément des installations de voies de cette station en vue du raccordement de la voie industrielle des carrières et de la fabrique des ciments; nouvelle halle aux marchandises à Bex; passerelle entre Aigle et St. Triphon; voie d'évitement à Charrat-Fully; petit bâtiment de service à Flamatt; passage inférieur à Bümpliz; passerelle métallique entre Daillens et Arnex et passage inférieur près d'Arnex pour remplacer trois passages à niveau; travaux d'assainissement dans la tranchée des Grandes Cornes (Croy-Vallorbe) et des Glacières, au Pont; agrandissement et transformation du bâtiment aux voyageurs et des douanes ainsi que des W.C., agrandissement de la remise aux locomotives, des voies d'accès et pose d'un pont à bascule en gare de Vallorbe; établissement d'une station de croisement à Fontaine-Ronde entre les Hôpitaux-Jougne et Frambourg (pour le compte du P. L. M.); extension de la gare aux marchandises à Corcelles-longitudinale; aménagement de la halte de Dompierre pour le service complet; voie d'évitement à Faoug; passage inférieur à Eclépens et extension de cette station nécessitée par le trafic de la société pour l'extraction de la tourbe « Osmon »; achèvement des travaux d'extension des ateliers d'Yverdon; ponts à bascule neufs à Aarberg, Neuveville et Granges-Lens; grue

de 10 t à St. Blaise; enclenchements neufs à Viège, Chavornay et Grandvaux et complément de ceux de la Conversion; bloc-système sur les lignes Neuchâtel-Vauseyon et Nyon-Morges; maison de garde neuve à Corcelettes entre Grandson et Onnens; alimentation d'eau des stations d'Ardon, Matran et Villaz-St. Pierre et de quatre maisons de garde sur la ligne Lausanne-Fribourg.

La double voie Aigle-St. Triphon a été livrée à l'exploitation le 1<sup>er</sup> mai 1907; de cette façon la ligne Lausanne-St. Maurice est exploitée en double voie sur tout son parcours.

#### *Travaux en cours.*

*Renens.* Le bâtiment aux voyageurs, le bâtiment de service et les lieux d'aisances sont à peu près achevés. Il ne reste plus qu'à établir diverses voies, le passage souterrain, les quais et les marquises, la passerelle à l'est du bâtiment aux voyageurs, et à poser les appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux.

*Lausanne.* Le bâtiment des postes-transit et le tunnel postal ont été commencés. Restent encore à faire, les dépôts, le passage souterrain ouest, le tunnel à bagages, le bâtiment aux voyageurs et le passage supérieur du chemin de Villard. On procède actuellement à la construction du deuxième bâtiment d'administration.

*Vevey.* Les travaux d'agrandissement du bâtiment aux voyageurs ont été adjugés.

*St. Maurice.* Le bâtiment aux voyageurs, le bâtiment de service et la marquise restent encore à construire. Le passage inférieur, la remise aux locomotives et les appareils de manœuvre centrale sont en travail.

*Sion.* Les travaux de transformation selon le projet réduit sont poussés activement. Les bâtiments pourront être entrepris incessamment.

*2<sup>e</sup> voie Daillens-Arnex.* Les terrassements et les travaux d'art sont à peu près achevés.

## II<sup>e</sup> arrondissement.

### *Travaux achevés.*

*Bâle.* Le bâtiment de la grande vitesse des chemins de fer d'Alsace-Lorraine a été livré à l'exploitation le 4 mars, celui des C. F. F. le 29 avril, le bâtiment aux voyageurs, le bâtiment de service et des postes le 24 juin; pose d'une voie et

prolongement des routes d'accès de la station aux marchandises de Bâle-St. Jean; achèvement des travaux d'extension de la station de Laufon et pose des enclenchements; prolongement du quai aux longs bois à St. Ursanne; extension des voies à Courgenay; W. C. neufs à Courtételle; extension des voies et quais aux longs bois à Court; construction d'un mur de revêtement à gauche de la voie, sur la ligne Bienne-Reuchenette; nouvelle canalisation pour l'alimentation d'eau à Lyss; extension des voies à Gümligen en vue du raccordement du Berne-Muri-Worb; extension des voies, agrandissement du bâtiment aux voyageurs et construction d'une nouvelle halle aux marchandises à Emmenmatt; prolongement de la voie d'évitement à Selzach; jonction provisoire du chemin de fer Soleure-Moutier à Vieux-Soleure; établissement d'une marquise à Olten-Hammer; voies de garage provisoires au Tannwald pour les ateliers d'Olten; groupes de statues sur le corps principal du bâtiment aux voyageurs à Lucerne; prolongement de la remise aux locomotives II et aménagement de la remise aux wagons du Brünig en atelier provisoire, en gare de Lucerne; établissement d'un atelier provisoire à Meiringen; pose d'une voie d'évitement à la halte de Brienzwyler; enclenchements à Cortébert et Sonvilier; pose de quelques signaux avancés et d'un nouveau câble dans le tunnel des Crosettes; installation de la lumière électrique à Wynigen, Gümligen, Oensingen et Bettlach.

#### *Travaux en cours.*

*Moutier.* Les travaux furent poussés si activement que le chemin de fer Soleure-Moutier aurait déjà pu opérer sa jonction en octobre. L'ouverture de cette ligne a toutefois été renvoyée à 1908.

*2<sup>e</sup> voie Aarbourg-Lucerne.* Les travaux d'infrastructure entre Dagmersellen et Wauwil sont achevés et la voie en partie posée. Les travaux des tronçons Reiden-Dagmersellen et Wauwil-Sursee ont été adjugés.

#### III<sup>e</sup> arrondissement.

*Travaux achevés.* Abri pour équipes au secteur A de la gare de triage de Zurich; transformation du bâtiment aux voyageurs, construction d'une marquise et d'un quai ainsi que d'une grue roulante de 15 tonnes à Dietikon; prolongement de la remise aux locomotives et aménagement de la remise aux wagons pour les locomotives électriques, à Wettingen; installation pour le lavage des wagons à Baden--Oberstadt; cons-

truction d'un bureau pour le service des expéditions et d'un corps-de-garde dans la halle aux marchandises de Turgi; construction de quais et aménagement de la halle aux marchandises en local pour les bagages à Dœttingen-Klingnau; construction d'un quai de chargement neuf à Birrfeld; extension des voies à Boswil-Bünzen; transformation et surélévation du bâtiment de la station de Mellingen; agrandissement du logement du chef de gare à Mægenwil; prolongement de la voie d'évitement à Altenburg-Rheinau; prolongement de la voie IV de la station de Seebach; extension des voies à Embrach-Rorbach et à Zweidlen; introduction de la seconde voie Singen-Schaffhouse en gare de Schaffhouse; quai intermédiaire avec marquise, passage souterrain et grue de 20 t à Zoug; extension des voies à Dietlikon; construction d'un quai couvert à Kempthal; prolongement de la halle aux marchandises et du quai à Pfæffikon (Zurich); construction d'une annexe à la remise aux locomotives d'Hinwil pour la création d'un corps-de-garde, d'installations de bains et d'un petit atelier; quai couvert devant le bâtiment aux voyageurs à Zollikon; agrandissement du bâtiment aux voyageurs et construction d'une fosse en béton pour laver les wagons à Rüslikon; prolongement de la voie d'évitement à Oberrieden; même travail à la station d'Au; extension des voies, pavillon d'enclenchements neuf et installation d'appareils pour la manœuvre centrale des aiguilles et des signaux à Uetikon; prolongement de la voie d'évitement, agrandissement de la halle aux marchandises et du quai à Lachen; extension des voies à Siebnen-Wangen; pose et prolongement de voies d'évitement à Reichenburg et Bilten; construction d'un bâtiment aux voyageurs et de lieux d'aisances neufs à Næfels-Mollis; extension des voies et de la cour et prolongement du quai à Netstal; bâtiment aux voyageurs neuf, agrandissement de la halle aux marchandises et nouveaux enclenchements à Flums; passage supérieur au Vogelsang près Turgi, passage inférieur d'une route et d'un chemin entre Kilchberg (Zurich) et Rüslikon; passage inférieur sur la ligne Oberrieden-Horgen; passage inférieur du chemin à piétons entre Eiken et Stein-Säckingen; remplacement du tablier métallique du pont sur la Töss près de Töss; renforcement de la galerie de protection de la ligne Weesen-Mühlehorn; pont tournant à locomotives neuf de 18 m de diamètre à Bülach; grue de chargement de 6 t à Niederweningen; ponts à bascule neufs à Affoltern a/A., Flums, Schwanden, Næfels-Mollis, Netstal, Dielsdorf et Mœhlin; agrandissement d'une

maison de garde entre Weesen et Mühlehorn; achèvement de cinq maisons de garde neuves; pose d'un second câble télégraphique dans le tunnel Zurich/Letten-Stadelhofen; signal de protection à la station de Kempten; pose de signaux avancés et de protection à diverses stations; installation de la lumière électrique dans les stations de Siebnen-Wangen, Flums, Meilen, Stein-Säckingen, Stäfa, Uetikon, Lachen, Näfels-Mollis, Mitlœdi et Bülach; alimentation d'eau potable des stations de Dottikon-Dintikon, Oberrüti, Mœhlin et de trois maisons de garde; pose de neuf barrières neuves jumelées.

#### *Travaux en cours.*

*Ateliers de Zurich.* Le bâtiment administratif et les magasins sont achevés dans le gros-œuvre. La maçonnerie des ateliers de réparation des locomotives et de la forge est en grande partie terminée et le montage des toits métalliques est commencé.

*Ærlikon.* Le passage inférieur de la route de Zurich et le passage supérieur de celle d'Affoltern sont achevés et livrés à la circulation. L'extension des voies est en majeure partie terminée. Il ne reste plus à exécuter que des travaux de parachèvement, tels que: un quai intermédiaire couvert, le passage souterrain à piétons, les enclenchements et le passage sous voies pour voyageurs, décidé d'entente avec la commune, au lieu de deux passerelles, la commune prenant à sa charge le surplus des frais d'établissement.

#### IV<sup>e</sup> arrondissement.

##### *Travaux achevés.*

La nouvelles station d'Attikon a été livrée à l'exploitation le 15 octobre 1907; agrandissement et transformation de la halle aux marchandises de Frauenfeld; prolongement de voies en cul-de-sac à Etzwilen; extension des voies à Hemishofen; prolongement de la voie d'évitement et construction d'un passage inférieur pour piétons à Eschenz; prolongement de la voie d'évitement et extension de la cour aux marchandises à Steckborn; agrandissement de la halle aux marchandises à Kreuzlingen; extension des voies à Kesswil; augmentation des voies de la gare de triage de Romanshorn et installations pour le nettoyage des céréales aux entrepôts de cette localité; agrandissement du bâtiment aux voyageurs, construction

d'une halle aux marchandises et d'un quai à Arbon; prolongement de deux voies et pose d'une troisième donnant accès au nouveau pont tournant de Rorschach; pose de deux voies de triage et construction d'un pont tournant de 18 m de diamètre pour locomotives à St. Margrethen; aqueduc voûté pour le Litenbach près de la station d'Au; voie industrielle reliant la fabrique de ciment de Rüthi; pont à bascule neuf de 8,2 m de longueur et 40 t de force, pose de deux voies de triage et construction d'un local pour émigrants à Buchs; agrandissement de la halle aux marchandises à Maienfeld et du bâtiment aux voyageurs à Coire; construction d'un passage inférieur pour piétons à l'est de la gare de St. Gall (anciennement passage à niveau de l'Orphelinat); prolongement de la voie de débord à Winkeln; W. C. neufs avec annexe servant de dépôt et installation spéciale pour l'extraction du ballast de la Thur à Schwarzenbach; exhaussement des quais à voyageurs à Oberwinterthur, Schwarzenbach et dans les gares de Rorschach, Buchs et St. Margrethen; installations pour le nettoyage et la désinfection des wagons à bestiaux dans 14 stations; pose d'enclenchements à Attikon, Müllheim, Märstetten, Bürglen, Eschenz, Steckborn, Kreuzlingen, Oberried, Haag-Gams, Trübbach et Salez-Sennwald; remplacement des signaux d'anciens types par des sémaphores à Arbon, Berlingen, Sirnach, Bruggen et Elgg; pose d'appareils à cloches en série sur la ligne Winterthur-Räterschen; lignes téléphoniques entre Marthalen et Dachsen, Etwilen et Stein-sur-le-Rhin, Etwilen-Hemishofen et Winterthur-Romanshorn; installation de la lumière électrique à Müllheim, Arbon, Rorschach (dépôts de charbon) et Buchs; onze barrières métalliques neuves, construction de cinq maisons de garde neuves entre Islikon et Sulgen; pose de 26,497 m de clôtures neuves; double voie Oberwinterthur-Romanshorn; ouverture à l'exploitation le 1<sup>er</sup> mai du tronçon Müllheim-Sulgen, le 1<sup>er</sup> juillet du tronçon Sulgen-Amriswil, le 4 juillet du tronçon Wiesendangen-Islikon et le 30 septembre Amriswil-Romanshorn; de cette façon toute la ligne Oberwinterthur-Romanshorn est exploitée à double voie.

#### *Travaux en cours.*

Environ la moitié du gros-œuvre de la remise aux locomotives de Sargans est achevé. Le château d'eau et les canalisations sont prêts. Les travaux d'infrastructure de l'extension de la station de Rheineck ont été adjugés. On a commencé la construction des nouveaux ateliers pour la répara-

tion des wagons à Romanshorn. Les travaux du tunnel à double voie St. Gall-St. Fiden et ceux de l'extension de St. Fiden n'ont pas pu être entrepris, parce que diverses demandes de la commune de Tablat, concernant des corrections de routes, ont retardé l'approbation des plans par le Département fédéral des chemins de fer.

Les travaux de la gare de St. Gall furent également suspendus en grande partie; la construction d'un nouveau bâtiment des postes étant venue s'ajouter à la question de la transformation de la cour de la gare, cette question n'a pu être liquidée qu'à la fin de l'automne.

La mise au concours pour l'élaboration des façades du nouveau bâtiment aux voyageurs et de la nouvelle poste a eu lieu à la fin de l'exercice.

### c. Entretien de la voie.

Comme travaux d'entretien importants, nous mentionnons les suivants:

*I<sup>er</sup> arrondissement.* Reconstruction des anneaux de voûte des tunnels entre Auvernier et Noiraigue, du tunnel près de Schmitten, et de celui de Jougne (pour le compte du P. L. M.); travaux d'assainissement de la tranchée de Chambésy; reconstruction des murs de soutènement et des perrés en amont de la station de Puidoux-Chexbres et près du Corbéron; reconstruction du revêtement en pierre de la tranchée des Jurats entre le Day et Vallorbe; curage des parois de rochers et remplacement des murs entre Vallorbe et Frambourg; amélioration des fondations du mur près du Champ du Moulin (Auvernier-Noiraigue); réparation des piliers et de la culée nord du viaduc de Mionnaz et transformation des culées du passage inférieur de St. Germain (Bussigny-Vufflens-la-Ville); diverses installations dans huit stations pour les transports militaires, à l'occasion du rassemblement de troupes; curage des parois de rocher au-dessus du portail du tunnel du Simplon, côté Iselle, et travaux de protection contre les chutes des pierres.

*II<sup>e</sup> arrondissement.* Reconstruction de la maçonnerie dans le tunnel entre Sonceboz et Reuchenette et dans ceux de Croix, Berthoud, Wolhusen, Wertenstein et Zimmeregg; reconstruction de divers murs de soutènement et de revête-

ment sur les tronçons de Sissach-Lœufelfingen et Sonceboz-Reuchenette; curage du lit de la petite et de la grande Schliere près d'Alpnach; transformation de plusieurs barrières métalliques en barrières à bascule.

*III<sup>e</sup> arrondissement.* Transformation du canal d'écoulement dans le tunnel de l'Albis et construction de puisards; reconstruction de deux ailes du portail sud du tunnel du Bœtzberg; reconstruction des culées du passage à ciel ouvert entre Effingen et Hornussen, du pont passant par dessus la ligne du sud de l'Argovie près d'Othmarsingen, des deux culées du pont à ciel ouvert entre Hedingen et Affoltern a/A., des culées du pont sur le Wildbach, près d'Embrach, de celui sur la Glatt, près de Zweidlen et reconstruction des parties défectueuses des piédroits du tunnel d'Ofeneck (Weesen-Mühlehorn).

*IV<sup>e</sup> arrondissement.* Remplacement de canivaux en bois pour la dérivation des eaux par dessus les talus dans le ravin de la Steinach; remplacement d'un barrage en bois par un barrage en béton entre Moerschwil et St. Fiden; travaux de consolidation de trois piliers ainsi que du mur de rive droit du pont sur le Rhin près de Neuhausen.

### Réfections de voie.

Ont été réfectionnés :

	mètres courants de voie
en matériel nouveau type C. F. F . . . . .	130,689
» ancien » S. E. II. . . . .	25,914
sur territoire français en matériel des types P. L. M.	5,757
réfection des rails seulement, anciens types . . . . .	2,660
» » traverses seulement . . . . .	8,201
renforcement de voie par augmentation des traverses	58,895
remplacement de branchements par des branchements nouveaux types . . . . .	pièces 263
remplacement de branchements par d'anciens types . . . . .	175
la longueur totale des voies à entretenir était à la fin de 1907, y compris Vevey-Chexbres (7850 m) de . . . . .	mètres courants 4,185,787
dont 36,088 m. sur territoire français appartiennent au P. L. M.; il reste donc pour notre réseau, déduction faite des 8780 m de voie loués au E. L. B. entre Bâle et la frontière . . . . .	4,141,849

les rails d'acier (branchements et croisements non compris) ont une longueur totale de . . . . .	mètres courants 3,628,488
les rails en fer (branchements et croisements non compris) ont une longueur totale de . . . . .	371,902
longueur totale des branchements et croisements . . . . .	141,459
les rails d'acier des nouveaux profils C. F. F. posés ont une longueur totale de . . . . .	809,055
les voies avec traverses métalliques ont une longueur de	2,561,092
» » » » en bois » » » »	1,580,757

#### d. Administration du matériel de la voie.

1. Nous avons conclu, au cours de l'exercice, un nouveau contrat pour la fourniture des rails en acier et des traverses en fer.

Le dernier contrat a été passé en 1904 avec la maison Stumm frères à Neuenkirchen, pour la fourniture de rails et de traverses, au prix de fr. 117 la tonne.

Ce prix était exceptionnellement bas, grâce aux circonstances suivantes: d'abord, la situation du marché était très favorable au moment où la convention a été passée; d'autre part, nous avons bénéficié des primes d'exportation allouées à l'industrie du fer et de l'acier pour faciliter l'écoulement de ses produits, ainsi que du fait qu'on se trouvait à la veille de la fondation d'un consortium des aciéries allemandes et qu'il était de toute importance pour chaque usine d'avoir de fortes commandes en main, afin de pouvoir participer dans une large mesure aux affaires futures de l'association.

Lors de la conclusion du nouveau contrat, nous nous sommes trouvés en présence d'un fait accompli. L'Union des aciéries allemandes, ayant formé un syndicat international pour la fourniture de divers articles, notamment les rails et les traverses, dispose du marché de presque toute l'Europe et de l'Amérique. De cette façon la concurrence était pour ainsi dire impossible et il ne nous restait plus qu'à nous adresser à ce syndicat.

Nous aurons besoin pour 1908 de 16,000 tonnes de rails et de 9000 tonnes de traverses. Au cours des négociations engagées avec l'Union des aciéries à Düsseldorf, il a été reconnu que nous aurions à payer:

pour les rails, un prix de *fr. 158* la tonne, franco Bâle, non compris les droits d'entrée,

pour les traverses, un prix de *fr. 152* la tonne, franco Bâle, non compris les droits d'entrée.

A ces prix viennent s'ajouter diverses majorations demandées par l'Union des aciéries pour travaux spéciaux tels que le cintrage, le pinçage et le rabattement des extrémités des traverses, etc. Ces suppléments atteindront vraisemblablement la somme de *fr. 20,000*.

A titre de comparaison, nous ajoutons que les chemins de fer de l'Etat prussien et du Grand-Duché de Hesse ont passé, en septembre 1907, un marché de trois ans, avec l'Union des aciéries, à Düsseldorf, pour la fourniture annuelle de 800,000 tonnes de rails et traverses, aux prix de *120 marcs* la tonne de rails et *111 marcs* la tonne de traverses, franco sur wagon à l'usine. Nous relevons que les frais de transport des usines du bassin de la Saar et de la Moselle, les plus rapprochées d'une gare frontière, jusqu'à Bâle, s'élèvent en moyenne à *fr. 12.15* par tonne. Nous obtenons ainsi, après conversion des prix cités plus haut en monnaie suisse, le marc calculé au cours du jour de *fr. 1,2315*, des prix de revient de *fr. 159.90* la tonne de rails et *fr. 148.85* la tonne de traverses, franco Bâle, droits d'entrée non compris.

2. En avril, la nouvelle Société suisse pour la conservation du bois à Zofingue a procédé au créosotage des premières traverses C. F. F.; fin juin cette opération a été entreprise par la maison Cœrtli & C<sup>ie</sup>, à Sargans.

3. La vente, par adjudication du matériel de rebut, a produit *fr. 628,613*, et celle du matériel fixe hors d'usage (ponts tournants, chariots transbordeurs et autres) *fr. 36,560*.

4. Nous donnons ci-après le tableau du matériel reçu durant l'année écoulée:

*Rails en acier.*

Type C. F. F. I. (45,9 kg par mètre courant)	. .	17,024 tonnes
»    »    II. (48,9 kg    »    »    »    ) )	. .	540    »
»    P. L. M. (48,0 kg    »    »    »    ) )	. .	568    »
		<hr/>
	total	18,132 tonnes

*Traverses en fer.*

traverses métalliques pour voie, de 2,70 m.	. .	11,184 tonnes
»    »    »    »    branchements	. .	500    »
		<hr/>
	total	11,684 tonnes

<i>Accessoires de la voie</i>	. . . .	<hr/>	2,646,6 tonnes
-------------------------------	---------	-------	----------------

*Branchements et croisements.*

branchements simples . . . . .	220 pièces
aiguilles pour branchements anglais . . . . .	230 »
	<hr/>
total	450 pièces
	<hr/>
croisements simples . . . . .	300 pièces
» doubles . . . . .	200 »
» spéciaux . . . . .	39 »
	<hr/>
total	539 pièces
	<hr/>
cornières contre-rails normales . . . . .	383 pièces
» » » spéciales . . . . .	22 »
	<hr/>
total	405 pièces
	<hr/>
appareils de manœuvre avec support de signal . . . . .	50 pièces
» » support pour signal d'aiguille . . . . .	100 »
» » manœuvre des aiguilles anglaises et demi-anglaises . . . . .	81 »
rails bruts pour lames d'aiguilles . . . . .	284 tonne
plaques de support en tôle pour aiguilles et branchements . . . . .	305,6 »
pointes de cœur en acier pour aiguilles . . . . .	54 »
fer pour contre-rails en cornière . . . . .	88,9 »

*Traverses en bois.**a. Traverses.*

<i>chêne</i> . . . . .	87,639 pièces
de provenance suisse . . . . .	52,751 pièces
» » française . . . . .	24,769 »
» » allemande . . . . .	10,119 »
<i>hêtre</i> . . . . .	26,438
de provenance suisse . . . . .	8,022 pièces
» » allemande . . . . .	18,416 »
<i>mélèze</i> , toutes de provenance suisse . . . . .	3,644 »
<i>pin</i> , » » » » . . . . .	25,282 »
	<hr/>
total	143,003 »

*b. Traverses pour branchements et ponts.* . . . . . 1,705 m<sup>3</sup>.

de provenance suisse . . . . .	1,389 m <sup>3</sup> .
» » française . . . . .	316 »

Ont été injectées:

*a. Traverses.*

1. au chlorure de zinc, procédé Burnett:

traverses de chêne . . . . .	29,067 pièces	
» pin . . . . .	4,384 »	
» mélèze . . . . .	1,333 »	
	<hr/>	34,784 pièces
2. au chlorure de zinc, procédé Straschun:		
traverses de chêne . . . . .	865 pièces	
» pin . . . . .	1,340 »	
	<hr/>	2,205 »
3. à la créosote (imprégnation complète):		
traverses de chêne . . . . .	13,028 pièces	
» hêtre . . . . .	16,666 »	
	<hr/>	29,694 »
4. à la créosote (système Rüping, imprégnation partielle):		
traverses de chêne . . . . .	26,827 pièces	
» hêtre . . . . .	7,909 »	
» pin . . . . .	18,980 »	
» mélèze . . . . .	2,871 »	
	<hr/>	56,587 »
		<hr/>
	total	123,270 pièces

*b. Traverses pour branchements et ponts.*

1. au chlorure de zinc, procédé Burnett. . . . .	935 m <sup>3</sup>
2. à la créosote, procédé Rüping . . . . .	445 »
	<hr/>
total	1,380 m <sup>3</sup> .

*Traverses en bois tendre trénaillées.*

ont été livrées au service de la voie:

traverses de 2,70 m. . . . .	9,356 pièces
» » 2,40 m. . . . .	1,100 »
	<hr/>
total	10,456 pièces

**e. Bureau de la traction électrique.**

Deux ingénieurs ont été attachés à ce bureau; ils sont entrés en fonctions le 1<sup>er</sup> mai 1907. Ils se sont principalement occupés d'études générales relatives aux forces hydrauliques suisses et à leur utilisation pour la traction électrique. Des projets généraux ont été dressés pour les forces motrices du Tessin et de la Reuss, ainsi que pour celles du Rhône, dans le Haut-Valais, et de la Binna. En outre, ce bureau a été appelé à coopérer à l'élaboration de la demande de concession des forces motrices de la Cairasca, destinées à l'achèvement et à l'exploitation du tunnel du Simplon, et à colla-

borer aux négociations pour les demandes de concession des forces motrices de la Reuss dans le canton d'Uri, du Rhône dans le Haut-Valais, et de la Binna.

## VI. Département du contentieux.

### a. Généralités.

1. Par lettre du 16 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 1906*, avaient été soumis au Conseil fédéral, qui en avait pris connaissance sans formuler d'observations.

2. Par arrêté du 8 janvier, le Conseil fédéral a admis notre recours contre la décision du Conseil d'Etat du canton de St. Gall concernant l'évacuation de la fumée de la *remise aux locomotives de la gare de St. Gall*. Il nous a invités, en même temps, à prendre des mesures pour diminuer autant que possible le dégagement de la fumée à ladite remise.

3. Par arrêté du 30 avril, le Conseil fédéral a rejeté le recours que nous lui avons adressé contre la *décision du Département fédéral des postes*, d'après laquelle les administrations de chemins de fer n'ont pas le droit de faire porter à l'intérieur d'une localité, par leurs propres employés, des correspondances sous pli fermé destinées à des habitants de la localité, mais doivent nécessairement les remettre à la poste.

4. L'article 5 du projet de *loi sur les Postes suisses*, tel qu'il est rédigé, interdit à l'administration des chemins de fer fédéraux et à celles des chemins de fer concessionnés de faire leurs communications de service, non soumises à la régie des postes, au moyen de cartes, ainsi que de transporter elles-mêmes les correspondances échangées entre elles. Comme ce texte ne répond certainement pas aux intentions du Conseil fédéral, nous en avons signalé la défectuosité au Département des postes et des chemins de fer.

Aux termes de ce même article, il ne serait désormais

plus permis auxdites administrations de chemins de fer de faire porter par leur personnel des lettres fermées ou des cartes manuscrites adressées à des autorités ou à des particuliers dans le trafic local. Cette interdiction, qui priverait le chemin de fer d'un droit reconnu par la loi à tout le monde, porterait atteinte aux intérêts du public et spécialement du monde des affaires.

• Par pétition du 21 septembre, l'Association de chemins de fer suisses a demandé à l'Assemblée fédérale de vouloir bien mettre les administrations de chemins de fer, sur ce point, au bénéfice du droit commun, ou tout au moins de leur permettre de faire porter leurs correspondances (lettres fermées et cartes manuscrites) par leurs employés en service local (comp. lettre C, I, 31).

5. Nous avons recouru au Tribunal fédéral contre une décision du Conseil d'Etat du canton de St. Gall des 7 novembre 1905/5 février 1906 stipulant que les fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux devaient être portés dans les *registres des électeurs des conseils de prud'hommes*. Le Tribunal fédéral n'est pas entré en matière sur ce recours, pour cause de tardivité. Le Grand Conseil saint-gallois, auquel nous avons également adressé un recours sur cette même question, l'a rejeté en statuant qu'il appartiendrait au tribunal de prud'hommes lui-même de prononcer sur sa compétence. Nous avons de nouveau recouru au Tribunal fédéral contre cette décision du 23 mai 1907, mais nous avons été déboutés par arrêt du 13 novembre.

6. Nous avons répondu négativement à une demande du Conseil d'Etat du *canton de Soleure*, tendant à obtenir des chemins de fer fédéraux la reconnaissance du for d'Olten pour leurs litiges avec les ouvriers des ateliers de cette localité.

7. La commission des apprentissages pour la carrière commerciale, instituée dans la commune de Berne, nous a demandé de lui remettre, en application de la loi cantonale sur les apprentissages, du 23 novembre 1904, une *liste des apprentis* occupés dans les bureaux de notre administration générale. Nous n'avons pas pu déférer à cette demande, attendu que les dispositions de la loi bernoise ne sont pas applicables aux apprentis en question.

8. Le 1<sup>er</sup> novembre, nous avons soumis à l'approbation du Département fédéral des chemins de fer un projet d'instruction sur la *police du chemin de fer*.

9. Par lettre du 17 décembre, nous avons demandé au Département fédéral des chemins de fer d'approuver les *conditions complémentaires uniformes* de la convention révisée sur le *transport de marchandises par chemins de fer*.

10. Par jugement du 11 avril, le Tribunal supérieur du canton de Zurich a condamné *Henri Wydler, qui avait détourné un pli de fr. 100,000 à la gare de Winterthour*, à quatre ans et demi de maison de force et à cinq ans de privation de ses droits civiques à partir du moment où il aura subi sa peine. Nous avons recouvré fr. 41,342.85 sur la somme volée.

11. Le *Comité international des transports* s'est réuni à Munich les 7 et 8 mars et à Paris les 8 et 9 novembre. Nous nous sommes fait représenter à ces séances. Il a été arrêté, entre autres, un projet de nouvelles conditions complémentaires uniformes de la convention internationale révisée sur le transport des marchandises par chemins de fer.

12. Nous nous sommes fait représenter à une séance extraordinaire de l'*Association des entreprises de navigation sur le lac de Constance et le Rhin*, qui s'est tenue à Munich le 26 novembre et dans laquelle on s'est occupé entre autres de questions de responsabilité.

## b. Assurances.

1. L'agence générale de Berne de la compagnie d'assurance la Bâloise nous a proposé d'*assurer* les chemins de fer fédéraux contre les *vols par effraction*. Nous avons décliné cette offre.

2. La révision annuelle des valeurs comprises dans notre *contrat général d'assurance contre l'incendie* a donné les résultats suivants:

a. Approvisionnements . . . . .	fr.	11,400,000
b. Matériel roulant . . . . .	»	151,200,000
c. Mobilier et ustensiles . . . . .	»	19,400,000
d. Marchandises et bagages . . . . .	»	40,000,000
e. Bâtiments . . . . .	»	6,800,000
Total	fr.	<u>228,800,000</u>

La somme assurée est ainsi de fr. 10,400,000 supérieure à celle de l'année précédente. Cette différence provient en majeure partie de l'augmentation de matériel roulant. La prime payée pour la période du 1<sup>er</sup> juillet 1907 au 30 juin 1908 s'élève à fr. 112,694.90.

3. Les indemnités que nous avons reçues pendant l'année pour des sinistres se chiffrent comme suit:

a. Pour 13 sinistres réglés par les établissements d'assurance obligatoire des cantons	fr.	2,348. 60
b. Pour 94 sinistres réglés par le consortium d'assurance	»	32,863. 51
Ensemble pour 107 sinistres	fr.	<u>35,212. 11</u>

4. Eu égard au postulat voté le 17 juin 1904 par le Conseil national relativement à la question de l'assurance des chemins de fer fédéraux par eux-mêmes, nous avons proposé au Conseil d'administration de porter au compte de profits et pertes, à partir de 1908, une somme annuelle de fr. 100,000 destinée à la création d'un fonds d'assurance contre l'incendie, afin de permettre aux chemins de fer fédéraux de se faire plus facilement leur propre assureur si ce système est adopté à l'expiration du contrat actuel, valable jusqu'au 30 juin 1913. Cette proposition a été adoptée le 27 décembre par le Conseil d'administration (v. chap. A, ch. 11 ci-devant).

### c. Cautionnements.

1. Il a été procédé, conformément au règlement, pendant le IV<sup>e</sup> trimestre, à la *revision générale des cautionnements fournis en garantie des crédits pour frais de transport*.

2. Au 31 décembre 1907, l'état des *cautionnements* était le suivant:

#### *Cautionnements fournis en espèces:*

Direction générale	256	cautionnements	pour	fr.	273,780.—
I <sup>er</sup> arrondissement	173	»	»	»	126,694.50
II <sup>e</sup> arrondissement	392	»	»	»	141,109.35
III <sup>e</sup> arrondissement	77	»	»	»	37,290.—
VI <sup>e</sup> arrondissement	134	»	»	»	28,195.—

*Cautionnements fournis en titres:*

Direction générale	468	cautionnements	p <sup>r</sup>	fr.	5,017,896. 64
I <sup>er</sup> arrondissement	54	»	»	»	247,898. 30
II <sup>e</sup> arrondissement	80	»	»	»	637,648. 15
III <sup>e</sup> arrondissement	102	»	»	»	232,762. 90
IV <sup>e</sup> arrondissement	69	»	»	»	190,615. —

*Cautionnements par signatures:*

Direction générale	513	cautionnements	p <sup>r</sup>	fr.	3,702,730. —
I <sup>er</sup> arrondissement	37	»	»	»	71,250. —
II <sup>e</sup> arrondissement	87	»	»	»	251,735. —
III <sup>e</sup> arrondissement	103	»	»	»	160,950. —
IV <sup>e</sup> arrondissement	45	»	»	»	79,400. —

Au total 2590 cautionnements pour fr. 11,199,954. 84.

Dans cette somme sont compris 11 cautionnements généraux s'élevant à fr. 875,500.

**d. Impôts.**

1. Par arrêt du 24 octobre, le Tribunal fédéral a déclaré bien fondé un recours formulé par la Direction du III<sup>e</sup> arrondissement contre le *canton de Lucerne* et a prononcé que les *maisons d'habitation pour gardes* construites par les chemins de fer fédéraux sont des *objets immobiliers non soumis à l'impôt*.

2. Statuant le 27 décembre sur deux recours de la Direction du II<sup>e</sup> arrondissement contre le *canton de Berne*, le Tribunal fédéral a reconnu, conformément à nos conclusions:

- a. que les *petits jardins potagers dépendant des maisons de garde des chemins de fer fédéraux* sont aussi exempts de l'impôt;
- b. qu'il en est de même d'une *maison assignée comme habitation de service à un chef de dépôt par les chemins de fer fédéraux*.

3. Par arrêt du 20 février, le Tribunal fédéral, statuant sur un recours de la Direction du III<sup>e</sup> arrondissement, a prononcé que les chemins de fer fédéraux étaient soumis, dans le canton d'Argovie, à l'obligation de *timbrer leurs pièces de procédure*, attendu que le droit de timbre argovien ne doit pas être considéré comme un impôt dans le sens de l'article 10 de la loi sur le rachat.

4. Nous avons autorisé la Direction du IV<sup>e</sup> arrondissement à payer l'impôt pour la police du feu sur la valeur d'assurance des bâtiments servant à l'exploitation.

### e. Accidents.

1. Nous nous référons, quant au nombre des accidents et aux indemnités payées en 1907, aux tableaux statistiques et aux comptes publiés comme annexes au présent rapport.

2. Dans le courant de l'année, la Direction du I<sup>er</sup> arrondissement a liquidé 43 cas de responsabilité, celle du II<sup>e</sup> arrondissement 34, celle du III<sup>e</sup> arrondissement 35 et celle du IV<sup>e</sup> arrondissement 20. 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 <sup>2</sup>	Prix d'achat fr.
I <sup>er</sup> arrondissement .	160	93,268	655,926.96
II <sup>e</sup> » .	131	159,486	1,356,362.90
III <sup>e</sup> » .	128	221,653,7	623,511.55
IV <sup>e</sup> » .	155	230,421,6	957,616.06
Total . .	574	704,829,8	3,593,417.47

#### *Ventes de terrain.*

	Parcelles	Superficie m <sup>2</sup>	Prix de vente fr.
I <sup>er</sup> arrondissement .	24	9,391	16,104.25
II <sup>e</sup> » .	5	2,963,7	2,139.20
III <sup>e</sup> » .	24	15,712	5,876.50
IV <sup>e</sup> » .	8	6,109,8	915.39
Total . .	61	34,176	25,035.34

Parmi les acquisitions les plus importantes, nous mentionnerons les suivantes:

25 parcelles d'une superficie de 12,745 m<sup>2</sup>, sur lesquelles se trouve un hôtel avec buffet-restaurant et dépendances, acquises pour le prix de fr. 159,412 pour l'extension de la station de Vallorbe;

3 parcelles d'une contenance de 958 m<sup>2</sup>, sur lesquelles est érigée une maison d'habitation avec café-restaurant, achetées à raison de fr. 120,000 en vue de l'extension de la gare de Renens;

6 parcelles mesurant 3833 m<sup>2</sup>, sur lesquelles se trouve une maison d'habitation, acquises au prix de fr. 133,566.60 pour l'extension de la gare de Lausanne;

5 parcelles d'une superficie de 65,804,5 m<sup>2</sup>, achetées pour fr. 947,784.75 en vue du raccordement de la ligne du Jura à la gare de Bâle;

1 parcelle de 10,045 m<sup>2</sup> acquise à raison de fr. 120,000 pour l'extension de la gare de Bienne;

7 parcelles d'une contenance de 41,606,6 m<sup>2</sup> achetées pour fr. 180,989.85 en prévision de l'agrandissement futur de la gare d'Aarau;

6 parcelles mesurant 1502,6 m<sup>2</sup>, avec 6 bâtiments, achetées au prix de fr. 303,346.90 pour l'extension de la gare de St. Gall;

1 parcelle de 21,600 m<sup>2</sup>, avec bâtiments, (immeuble Wiget), achetée à raison de fr. 340,000 en vue de l'extension de la gare de Rorschach.

Nous avons ratifié, en vertu des pouvoirs que nous a conférés le Conseil d'administration dans sa séance du 25 mars, le contrat passé par la Direction du III<sup>e</sup> arrondissement avec la ville de Zurich pour la *vente* à cette dernière d'environ 13,600 m<sup>2</sup> de terrain en vue de la construction de la Röntgenstrasse (comp. chap. A, ch. 8).

Conformément à la loi sur la nationalisation des chemins de fer, la Direction générale a été appelée à ratifier 56 contrats d'achat, 35 contrats de vente et 9 contrats d'échange de terrain.

Nous avons chargé la Direction du II<sup>e</sup> arrondissement d'engager des négociations avec la ville de Lucerne en vue de l'acquisition, par voie d'échange, des terrains dont nous avons besoin pour l'*agrandissement du bâtiment aux voyageurs de la gare de Lucerne*.

Pour nous conformer à un postulat voté par l'Assemblée fédérale, nous avons entamé des pourparlers avec la Direc-

tion des finances du *canton de Berne*, afin de savoir si l'Etat de Berne consentirait à vendre aux chemins de fer fédéraux, et le cas échéant à quelles conditions, le terrain qu'il a remis en location jusqu'en 1956 à la compagnie du Central suisse pour l'*agrandissement de la gare de Berne*. Les négociations ont toutefois été suspendues, car nous serons probablement obligés d'acquérir encore davantage de terrains avoisinants.

### g. Réclamations.

1. *L'office de régularisation des marchandises et bagages perdus et sans application*, qui fonctionnait provisoirement au bureau du contentieux depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1907, a été érigé en institution permanente de l'Association de chemins de fer suisses depuis le 1<sup>er</sup> juillet (comp. chap. C. I, 31).

Au cours de l'exercice, cet office a reçu environ 14,000 avis d'irrégularités concernant des objets perdus.

#### 2. *Irrégularités et réclamations.*

##### A. *En trafic international.*

*Irrégularités:* Le nombre des avis d'irrégularités pour avaries ou perte partielle et pour empêchements à la livraison s'est élevé en 1907 à 7733 (6815 en 1906) dont

6449 pour avaries ou perte partielle,  
1284 » empêchements à la livraison.

*Réclamations:* Nombre des *réclamations pendantes le 31 décembre 1906* . . . . . 3,625

Réclamations reçues pendant l'année 1907 . . . . . 14,514

Total 18,139  
(10,944 en 1906)

Réclamations pendantes le 31 décembre 1907 . . . . . 5,351  
(3,625 en 1906)

En 1907, il y a eu 7948 nouvelles réclamations, portant sur une valeur totale de fr. 931,301.95 et 2018 réclamations pendantes le 31 décembre 1906, soit en tout 9966 réclamations à liquider pour *perte totale ou partielle et pour avaries*; puis 6566 réclamations présentées en 1907, portant sur une somme

totale de fr. 617,392.55, et 1607 réclamations demeurées pendantes au 31 décembre 1906, soit ensemble 8173 réclamations pour *retard*.

Sur ce nombre ont été admises 4601 réclamations pour *perte totale ou partielle et pour avaries*, pour lesquelles on a payé fr. 341,359.32. La part incombant aux chemins de fer fédéraux pour 4535 des indemnités réparties en 1907 est de fr. 84,120.32.

Ont été admises en outre 4119 réclamations pour *retard*, pour lesquelles on a payé fr. 175,194.80 d'indemnités. La part incombant aux chemins de fer fédéraux pour 3367 indemnités réparties en 1907 est de fr. 21,284.33.

*Ont été écartées:*

- a) 2902 réclamations pour perte totale ou partielle et pour avaries;
- b) 1166 réclamations pour retard.

*Le 31 décembre 1907, il restait encore à répartir:*

- a) 875 indemnités allouées ensuite de réclamations pour perte totale ou partielle ou pour avaries;
- b) 1119 indemnités allouées ensuite de réclamations pour retard.

*Le 31 décembre 1907, il restait encore à statuer:*

- a) sur 2463 réclamations pour perte totale ou partielle ou pour avaries;
- b) sur 2888 réclamations pour retard.

Total 5351 indemnités non encore liquidées.

### *B. En trafic interne*

(affaires traitées par les Directions d'arrondissement).

#### *Irrégularités.*

Le nombre des avis d'irrégularités s'est élevé en 1907 à 10,969 (19,936 en 1906), qui se répartissent comme suit:

I <sup>er</sup> arrondissement	.	.	.	.	3,719
II <sup>e</sup>	»	.	.	.	1,972
III <sup>e</sup>	»	.	.	.	2,576
IV <sup>e</sup>	»	.	.	.	2,702

### Réclamations.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1907, il restait encore à liquider:

	Réclamations pour perte, etc.		Réclamations pour retard	
	Nombre	Sommes	Nombre	Sommes
I <sup>er</sup> arrondissement	166	12,380. 35	24	1,159. 55
II <sup>e</sup> »	115	1,870. 45	29	630. 40
III <sup>e</sup> »	98	4,344. 39	15	931. 85
IV <sup>e</sup> »	177	8,939. 89	63	3,644. 65
Total	<u>556</u>	<u>27,535. 08</u>	<u>131</u>	<u>6,366. 45</u>
1906	441	28,934. 25	78	4,393. 32

### Réclamations non liquidées à la fin de l'année.

	Réclamations pour perte, etc.		Réclamations pour retard	
	Nombre	Sommes	Nombre	Sommes
I <sup>er</sup> arrondissement	1,995	69,280. 69	305	18,596. 59
II <sup>e</sup> »	2,403	63,938. 71	258	9,337. 35
III <sup>e</sup> »	2,689	84,718. 76	437	14,269. 20
IV <sup>e</sup> »	1,199	46,527. 89	234	18,386. 25
Total	<u>8,286</u>	<u>264,465. 95</u>	<u>1234</u>	<u>60,589. 39</u>
1906	6,948	210,036. 15	1026	43,561. 74

Ont été:

#### a. admises :

	Réclamations pour perte etc.		Réclamations pour retard	
	Nombre	Sommes (Part des C. F. F.)	Nombre	Sommes (Part des C. F. F.)
I <sup>er</sup> arrondissement	1,364	22,546. 79	99	1,877. 59
II <sup>e</sup> »	1,337	34,649. 25	142	1,763. 05
III <sup>e</sup> »	2,194	38,707. 06	243	5,413. 05
IV <sup>e</sup> »	925	21,808. 24	197	4,578. 27
Total	<u>5,820</u>	<u>117,711. 34</u>	<u>681</u>	<u>13,631. 96</u>

#### b. écartées :

	Réclamation pour perte, etc.	Réclamations pour retard
	Nombre	Nombre
I <sup>er</sup> arrondissement	607	167
II <sup>e</sup> »	1,047	120
III <sup>e</sup> »	457	188
IV <sup>e</sup> »	271	65
Total	<u>2,382</u>	<u>540</u>

*Réclamations non liquidées à la fin de l'année.*

	Réclamations pour perte, etc.		Réclamations pour retard	
	Nombre	Sommes	Nombre	Sommes
I <sup>er</sup> arrondissement	190	16,413. 10	63	5,988. 75
II <sup>e</sup> »	134	3,780. 42	25	480. 90
III <sup>e</sup> »	136	9,024. 55	21	1,267. 10
IV <sup>e</sup> »	180	15,448. 30	35	2,870. 50
Total	640	44,666. 37	144	10,607. 25

**h. Administration des caisses de pensions, de secours et des malades.**

1. Par lettre du 17 décembre nous avons adressé au Département fédéral des chemins de fer, en le priant de les soumettre à la ratification du Conseil fédéral, le *bilan d'entrée de la caisse de pensions et de secours, ainsi que le plan d'amortissement du déficit technique* de fr. 22,767,126. 92, arrêtés au 1<sup>er</sup> janvier 1907 et approuvés par le Conseil d'administration (comp. chap. A, 2).

2. Le 1<sup>er</sup> janvier 1907 sont entrés en vigueur les nouveaux 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). Grâce aux mesures arrêtées en prévision de la reprise de l'administration de la caisse unifiée, le passage de cette administration entre les mains du service central s'est opéré sans perturbations.

3. Le compte de profits et pertes de la caisse de pensions et de secours pour 1907 et le bilan à fin 1907 figurent dans les comptes annuels. Le rapport explicatif ne pourra être présenté que plus tard. Le déficit technique s'est accru de fr. 517,235. 95; cette différence en plus provient principalement du fait que le nombre des agents pensionnés a été supérieur et celui des pensionnaires décédés inférieur aux prévisions admises dans nos calculs techniques, ainsi que cela ressort du tableau ci-après. Il est vrai que le nombre de veuves d'assurés mises à la retraite a été plus faible et celui de veuves décédées plus fort que nous ne l'avions prévu, mais ces différences ne suffisent pas à compenser ce surcroît de déficit.

CAISSE	Assurés actifs au 1 <sup>er</sup> janvier 1907	Invalides pensionnés		Veuves d'actifs pen- sionnées		Invalides décédés		Veuves décédées	
		Prévisions	Réalité	Prévisions	Réalité	Prévisions	Réalité	Prévisions	Réali
C. F. F. . . . .	17,233	106,09	261	87,00	57	—	—	—	—
J. S. . . . .	—	—	—	—	—	33,15	35	16,66	21
S. C. B. . . . .	—	—	—	—	—	24,32	21	15,15	20
N. O. B. . . . .	—	—	—	—	—	34,96	33	19,16	27
V. S. B. . . . .	—	—	—	—	—	14,62	11	7,94	11
Total	17,233	106,09	261	87,00	57	107,05	100	59,21	79
		Perte		Gain		Perte		Gain	

4. *Commissions de la caisse de secours.* Les élections des membres de la commission de la caisse de secours auprès de la Direction générale et de celles des arrondissements ont eu lieu le 2 février. Le résultat en a été publié dans le n° 7 de la feuille officielle des C. F. F., du 13 février 1907. Les commissions se sont réunies à fin mars pour se constituer. Elles ont nommé leurs représentants à l'assemblée des délégués.

La première séance de l'assemblée des délégués a eu lieu à Berne, le 28 décembre, sous la présidence du chef de l'administration de la caisse de secours.

La commission de la caisse de secours d'un arrondissement ayant proposé de nommer des suppléants aux représentants de ces commissions à l'assemblée des délégués, nous avons fait droit à ce vœu et fait procéder à ces nominations.

Le comité central de la Fédération du personnel des entreprises suisses de transport a informé par lettre le président de la commission de la caisse de secours auprès de la Direction générale qu'une assemblée des membres des commissions de la caisse de secours, convoquée à Zurich par ledit comité, avait pris des décisions qui devraient être soumises à la ratification de ces commissions dans leurs prochaines séances. Nous avons répondu à ce comité qu'il n'avait aucune qualité pour s'ingérer dans l'administration de la caisse de pensions et de secours, et que si les membres des commissions avaient à présenter des propositions, ils devaient le faire directement dans les séances, pour autant que ces propositions fussent admissibles à teneur des dispositions réglementaires.

A l'occasion de la mise à la retraite (partielle) d'un agent, la commission de la caisse de secours d'un arrondissement a décidé de *différer l'allocation de la pension* jusqu'au moment où l'autorité qui avait nommé cet agent aurait fourni un certificat médical constatant l'invalidité de ce dernier. Par circulaire adressée aux Directions d'arrondissement pour être communiquée aux commissions de la caisse de secours, nous avons fait savoir à ces dernières que lorsqu'une Direction décide de mettre un agent nommé par elle à la charge de la caisse, la commission intéressée est liée par cette décision et n'a aucun droit d'empiéter sur les compétences de l'autorité en question ou d'exiger la preuve du bien-fondé de la mesure prise.

La commission de la caisse de secours d'un arrondissement a *décidé de supprimer une pension qui était allouée depuis plusieurs années*, pour le motif qu'elle n'était plus justifiée en fait. Nous avons fait savoir à la Direction d'arrondissement que cela concernait, pour qu'elle en fît part à sa commission de la caisse de secours, que cette dernière n'avait pas qualité pour contester un droit acquis contre les chemins de fer fédéraux et qu'elle devait en référer en pareil cas à l'administration de la caisse de secours. La décision en question étant d'ailleurs juridiquement insoutenable, nous l'avons annulée.

5. En réponse à diverses questions qui nous avaient été posées, nous avons pris les *décisions de principe* suivantes *touchant les nouveaux statuts de la caisse de secours*.

a. Lors de *l'allocation de pensions à des enfants d'assurés actifs décédés*, nous avons décidé que les pensions de ce genre devaient être également calculées dès le jour où le traitement cesse de courir, conformément à la règle générale établie à l'article 18.

b. *L'indemnité de décès* prévue à l'article 38 des statuts doit aussi être versée aux parents de l'assuré qui était célibataire et vivait dans leur famille, même lorsque l'article 37 n'est pas applicable.

c. Cette indemnité doit aussi être versée aux ayants droit d'agents décédés ensuite d'accidents donnant lieu à responsabilité civile.

d. La commission de la caisse de secours du III<sup>e</sup> arrondissement ayant demandé qu'on interprète l'article 42, lettre a,

en ce sens que la *nouvelle cotisation ordinaire ne soit prélevée, en cas d'augmentations de traitement*, qu'au bout de cinq mois d'augmentation et non à partir du premier mois déjà, nous avons refusé de faire droit à cette requête en nous basant sur le texte même de l'article 42, lettre *a*, qui s'exprime clairement à cet égard.

*e.* Le *complément de cotisations* prévu à l'article 53 des statuts n'est pas exigible des *agents de la traction* qui avaient trente ans de service au 1<sup>er</sup> janvier 1907, puisque en cas d'invalidité ou de décès ces agents ou leurs ayants droit toucheraient en tout cas le maximum de pension; il cesse également d'être exigible le jour où un agent de cette catégorie atteint trente ans de service.

*f.* Les fonctionnaires et employés à poste fixe qui, lors de l'entrée en vigueur des statuts unifiés, avaient dépassé l'âge de 35 ans et qui n'étaient pas membres de l'une des *caisses de secours* des anciennes compagnies, mais bien d'une *caisse de malades pour ouvriers* peuvent, à leur gré, demeurer membres de cette dernière caisse ou entrer dans la nouvelle caisse de secours aux conditions prévues à l'article 57 des nouveaux statuts; en revanche nul ne peut faire simultanément partie d'une caisse de malades pour ouvriers et de la caisse de pensions et de secours. Cette décision a été prise parce que dans certains cas les agents en question, en particulier ceux d'un âge déjà avancé, ont avantage à continuer à faire partie de la caisse de malades pour ouvriers.

6. Le Département des chemins de fer nous a transmis le 6 décembre 1906 une requête de la société des *employés pensionnés de chemin de fer* de Winterthour et des environs, demandant que les statuts de la caisse de secours du 19 octobre 1906 leur fussent déclarés *applicables rétroactivement*. Nous avons présenté à ce sujet deux rapports au Conseil d'administration, en date des 23 février et 25 novembre. Après en avoir délibéré le 26 mars et le 27 décembre, le Conseil nous a renvoyé l'affaire, en nous chargeant d'examiner s'il n'était pas possible de faire partiellement droit au vœu des pétitionnaires (comp. chap. A, 11, 13).

7. Afin d'uniformiser autant que possible à l'avantage de pensionnaires le *mode de paiement de la pension aux membres retraités des caisses de secours des anciennes compagnies*, nous avons prescrit que les pensions qui, en vertu des statuts de la caisse de secours du N. O. B., n'étaient ver-

sées jusqu'ici qu'à la fin de chaque trimestre, seraient payées, à partir du 1<sup>er</sup> octobre, par versements mensuels au commencement de chaque mois.

8. Au cours de l'exercice l'administration de la caisse de secours a eu à régler, conformément aux statuts, les cas d'invalidité ou de décès suivants:

Mise en invalidité et décès	Direction générale	Arrondissements				Total
		I	II	III	IV	
<i>Invalides</i> : . . . . .	11	64	68	81	44	268
invalides ayant moins de 5 ans de service . . . . .	1	—	2	—	4	7
invalides ayant 5 ans de service ou plus . . . . .	10	64	66	81	40	261
<i>Assurés actifs décédés</i> : . . . . .	5	17	20	16	15	73
indemnités à forfait allouées à des veuves . . . . .	—	1	4	1	3	9
indemnités à forfait allouées à des orphelins . . . . .	—	—	5	—	4	9
veuves pensionnées . . . . .	5	12	15	14	11	57
orphelins pensionnés . . . . .	7	31	29	22	18	107
<i>Invalides décédés</i> : . . . . .	1	37	22	34	11	105
veuves pensionnées . . . . .	1	26	17	18	10	72
orphelins pensionnés . . . . .	3	9	20	25	3	60
<i>Veuves décédées</i> : . . . . .	—	10	14	13	8	45
orphelins de père et de mère pensionnés . . . . .	—	3	2	—	1	6
<i>Veuves remariées</i> : . . . . .	—	6	3	3	1	18
orphelins de père et de mère pensionnés . . . . .	—	8	6	4	1	19

Elle a reçu en outre 73 demandes de secours basées sur l'article 36, lesquelles ont été accueillies favorablement par les commissions compétentes de la caisse de secours. La somme des secours ainsi accordés s'élève à fr. 9695.

Six cas d'invalidité et 23 décès causés par des accidents donnant lieu à responsabilité ont été portés à la connaissance de l'administration de la caisse de secours durant l'exercice.

9. Nous avons élaboré un projet de *statuts d'une caisse unifiée d'assurance contre la maladie et de secours des ouvriers permanents*, que nous avons communiqué le 19 novembre à l'Union ouvrière des entreprises suisses de transport, en la priant de nous faire part de ses observations.

Afin de pouvoir calculer la portée financière de ces statuts, nous avons fait procéder, le 1<sup>er</sup> juin, à un *nouveau recensement des ouvriers*. De nombreuses mutations s'étaient produites depuis le dernier recensement, qui avait eu lieu le 1<sup>er</sup> janvier 1905.

#### D. Directions d'arrondissement.

1. Les changements suivants sont survenus dans la composition des Directions d'arrondissement:

a. M. *Birchmeier*, président de la Direction du III<sup>e</sup> arrondissement, est décédé le 28 août après une courte maladie. Son heureuse et longue activité au service des chemins de fer suisses lui assurera un souvenir durable et reconnaissant.

Son successeur a été nommé le 4 octobre en la personne de M. *Bertschinger*, directeur des tramways de la ville de Zurich. Il est entré en fonctions le 1<sup>er</sup> novembre comme membre et président de la Direction du III<sup>e</sup> arrondissement.

b. Le Conseil fédéral a accepté, le 18 octobre, avec remerciements pour les services rendus, la démission donnée pour le 15 janvier 1908, soit pour la date de son remplacement, par M. *Seitz*, vice-président de la Direction de IV<sup>e</sup> arrondissement. M. *Münster*, ingénieur en chef, qui a été nommé à sa place le 31 décembre, est entré en fonctions le 1<sup>er</sup> février 1908.

2. 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 I<sup>er</sup> arrondissement a discuté 3335 affaires en 102 séances, celle du II<sup>e</sup> 2714 en 98 séances, celle du III<sup>e</sup>

2283 en 86 séances et celle du IV<sup>e</sup> 1836 en 103 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 soumettre à l'Assemblée fédérale les *propositions* suivantes:

1<sup>o</sup> Les comptes de 1907 et le bilan au 31 décembre 1907 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2<sup>o</sup> Du solde actif du compte de profits et pertes de fr. 2,854,206.95 sera prélevée la somme de fr. 2,500,000, montant du crédit accordé par l'arrêté fédéral du 30 décembre 1907 pour couvrir les indemnités de renchérissement de la vie allouées au personnel pour l'exercice 1907, et le reste sera porté à compte nouveau.

3<sup>o</sup> La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1907 est approuvée.

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

Berne, le 13 avril 1908.

Pour la Direction générale  
des chemins de fer fédéraux :

*Le président,*  
**Weissenbach.**

*Annexes :*

- 1<sup>o</sup> Comptes de l'année 1907.
- 2<sup>o</sup> Tableaux statistiques.