

Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1915)

Artikel: Rapport présenté par la Direction générale des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral, à l'adresse de l'Assemblée fédérale, sur la gestion pendant l'année 1915
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676121>

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: 01.05.2026

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

Rapport

présenté par la

Direction générale des chemins de fer fédéraux

au

Conseil fédéral, à l'adresse de l'Assemblée fédérale,

sur la

gestion pendant l'année 1915.

(Du 4 avril 1916).

Monsieur le président de la Confédération,

Messieurs les conseillers fédéraux,

Pour nous conformer à l'art. 17 de la loi sur le rachat, nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport sur la gestion et les comptes des chemins de fer fédéraux pour 1915, en vous priant de vouloir bien le soumettre à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Nous avons décidé, d'entente avec le Département des chemins de fer, de réunir désormais le *rapport financier* et les *comptes annuels*, comme on l'a fait la première fois pour le budget des chemins de fer fédéraux de 1916, et de présenter aux autorités les comptes et le rapport de gestion en un seul imprimé. Ce changement de forme est accompagné d'une modification matérielle dans l'élaboration du rapport de gestion, c'est-à-dire qu'au lieu de condenser la matière contenue dans les quatre rapports trimestriels il donne, sous une forme encore plus concise, un exposé de l'activité principale de l'administration et des événements les plus saillants de l'exercice. Comme c'est la première fois qu'il est fait application de la nouvelle ordonnance du Conseil fédéral sur la comptabilité des chemins de fer, les comptes subiront diverses modifications de forme et de fond.

* * *

La longueur des lignes appartenant à la Confédération accusait à la fin de l'exercice 1915:

	Longueur réelle km.	Longueur exploitée km.
I ^{er} arrondissement .	698,106	713,266
II ^e " .	471,674	475,804
III ^e " .	687,118	706,591
IV ^e " .	428,698	433,319
V ^e " .	464,717	464,060
	<u>2 750,313</u>	<u>2 793,040</u>

Les chemins de fer fédéraux ont en outre exploité, en 1915, le chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg, y compris la ligne Ebnat-Nesslau, et les chemins de fer secondaires Vevey-Chexbres, Bière-Apples-Morges, Bulle-Romont, Cossonay-gare—Cossonay-ville, Viège-Zermatt et Nyon-Crassier, avec la section de raccordement Crassier—Divonne-les-Bains, ainsi que les sections de lignes étrangères Koblenz (milieu du Rhin)—Waldshut, Vallorbe frontière—Pontarlier (jusqu'au 15 mai, date de l'ouverture de la ligne Frasnè-Vallorbe), Les Verrières frontière—Pontarlier et Delle frontière—Delle. Toutes ces lignes ont ensemble une longueur exploitée de 198,372 km. Nous avons aussi effectué le service de la traction et des trains sur la ligne secondaire Pont-Brassus (13,259 km.), sur les lignes Iselle-Domodossola (19,068 km.) et Pino-Luino (14,640 km.), qui appartiennent aux chemins de fer italiens de l'Etat, ainsi que, dès le 1^{er} octobre 1915, sur la ligne Moutier-Longeau (12,979 km) de la compagnie du chemin des Alpes bernoises Berne-Lötschberg-Simplon. Enfin, les chemins de fer fédéraux ont assuré la gestion financière et le service d'entretien de la voie du chemin de fer Wald-Rüti (6,570 km).

A. Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration s'est constitué comme suit pour la nouvelle période administrative allant du 1^{er} janvier 1915 au 31 décembre 1917:

Bureau: Président, M. C. von Arx; vice-président, M. Emile Gaudard; scrutateurs, M. M. Emile Keller et Joseph Kuntschen.

Commission permanente: Président d'office, M. C. von Arx; vice-président, M. Hirter; membres, M. M. Bleuler,

Chuard, Dubois, Eugster, Gaudard, Lachenal, de Schumacher, Speiser et Wild.

Le 15 mai, le Conseil-exécutif du canton de Berne a élu membre du Conseil d'administration, en remplacement de M. Kœnitzer, décédé le 23 mars, M. Rodolphe d'Erlach, président du gouvernement.

* * *

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a tenu 6 séances et la Commission permanente 9; 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, rapport de la caisse de pensions et de secours pour les fonctionnaires et les employés à poste fixe, et rapport sur l'assurance ouvrière pour l'année 1914.

Le 16 juin les Chambres fédérales ont approuvé ces comptes, accusant un bilan de fr. 1,751,953,217.08 et un solde passif du compte de profits et pertes de fr. 9,196,086.81 à reporter à compte nouveau, de même que la gestion de l'administration pendant l'année 1914.

b. *Budget* des chemins de fer fédéraux pour l'année 1916.

L'arrêté d'approbation de l'Assemblée fédérale, du 22 décembre 1915, est conçu en ces termes:

„I. Le budget des chemins de fer fédéraux pour l'exercice 1916, qui subit une modification partielle par suite de l'octroi ultérieur des augmentations légales de traitement, est approuvé; il comprend:

- 1° le budget d'exploitation s'élevant en recettes à 179,571,000 francs et en dépenses à 137,322,710 francs;
- 2° le budget du compte de profits et pertes se montant en recettes à 52,616,090 francs et en dépenses à 81,121,040 francs;
- 3° le budget de construction s'élevant à 24,674,450 francs, sous réserve d'une augmentation de 8,121,600 francs portant le crédit total à 32,796,050 francs dans le cas où la situation financière viendrait à s'améliorer.“

„II. Les besoins de trésorerie pour 1916 sont estimés en chiffre rond à 39,500,000 francs, étant entendu que cette somme sera obtenue, comme en 1915, par des emprunts temporaires (émission de bons de caisse) et que le remboursement des dettes contractées pendant les deux années 1915 et 1916 s'effectuera par l'émission d'un emprunt consolidé lorsque les circonstances seront plus favorables.“

2. Tarifs.

Dans sa séance du 11 mai, le Conseil d'administration a approuvé nos propositions de révision du *tarif des abonnements pour le service interne des chemins de fer fédéraux*.

3. Règlements.

Un II^e supplément au règlement n° 28, concernant *l'octroi de billets d'employés*, a été mis en vigueur le 1^{er} juillet, après avoir été approuvé par le Conseil d'administration.

4. Projet de construction.

Le seul projet qui, au cours de l'exercice, ait été soumis à l'approbation du Conseil d'administration con-

cerne l'agrandissement de la station d'*Interlaken-Est* en vue de l'entrée de la ligne du lac de Brienz. Le projet et la demande de crédit de fr. 565,000 ont été approuvés par le Conseil conjointement avec le contrat de construction passé avec les compagnies de chemins de fer des Alpes bernoises et de l'Oberland bernois.

5. Marchés.

Le 11 mai, le Conseil d'administration a approuvé le supplément du 20 avril au marché des 22 mars/7 avril 1909 avec la Société rhénane de vente de charbons et d'affrètement (Société à responsabilité limitée) à Mülheim-Ruhr, pour la fourniture de houille de la Ruhr, de briquettes de la Ruhr et de coke, ainsi que le marché passé le 3 avril avec la Société des entrepôts M. Stromeyer, à Constance et Kreuzlingen, concernant la fourniture de houille de la Ruhr et de coke pour le chauffage des locomotives en 1915.

Il a en outre approuvé les ententes intervenues avec la Direction royale des mines de Sarrebruck et la Société rhénane de vente de charbons et d'affrètement (s. à r. l.) à Mülheim-Ruhr, pour les livraisons supplémentaires, de houille à valoir sur les marchés de 1909.

6. Contrats de jonction, de cojouissance et d'exploitation.

Au cours de l'année, la ratification du Conseil d'administration a été requise:

a. Pour les conventions avec la *compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée*, des 17 juillet/11 août 1914, concernant:

- 1° l'exploitation, par le P. L. M., de la partie suisse de la ligne de Pontarlier à Vallorbe et les échanges de cette ligne à la gare de Vallorbe;
- 2° l'exploitation de la partie française de la ligne de Pontarlier aux Verrières et l'usage commun de la gare de Pontarlier par les C. F. F.

Par arrêté du 15 avril 1915, l'Assemblée fédérale, s'appuyant sur l'art. 10 de la loi sur les chemins de fer de 1872, a autorisé à confier au P. L. M. le service de la traction et des trains sur la partie de la ligne Vallorbe-Pontarlier située en territoire suisse.

Les deux conventions sont entrées en vigueur le 16 mai 1915, jour de l'ouverture à l'exploitation de la ligne Frasnè-Vallorbe.

b. Pour le I^{er} avenant à chacun des contrats ci-après avec le *chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg*:

- 1° contrat des 18/21 juin 1910 pour l'exploitation de ce chemin de fer;
- 2° contrat du 5 décembre 1906 pour la cojouissance de la gare de St. Gall;
- 3° contrat pour la cojouissance de la double voie St. Gall—St. Fiden et de la station de St. Fiden.

c. Pour le contrat des 3/11 décembre 1914 avec la Direction du *chemin de fer électrique à voie étroite Aigle-Sépey-Diablerets*, concernant la cojouissance de la station d'Aigle.

d. Pour les contrats des 19/30 novembre 1914 avec la Direction du *chemin de fer transthurgozien*, concernant:

- 1° la cojouissance du tronçon Constance—Emmishofen-Kreuzlingen;
- 2° la cojouissance de la halle aux marchandises et du local pour le personnel des trains, à Constance, ainsi que pour le service d'expédition des marchandises (y compris le transport des animaux) audit lieu;
- 3° la cojouissance des stations d'Emmishofen-Kreuzlingen, Weinfeldten et Wil.

e. Pour le contrat du 10 novembre 1914 avec le Conseil d'administration du *chemin de fer à voie étroite Biemme-Montmenil-Büren, S. A.*, concernant la jonction de ce chemin de fer à la station de Mâche-Boujean.

f. Pour le contrat des 5 février/10 mars 1915 avec le Conseil d'administration de la *compagnie des chemins de fer Luganais*, concernant la jonction du chemin de fer électrique à voie étroite Lugano-Ponte Tresa à la gare de Lugano.

g. Pour le contrat des 3/17 juin 1915 avec le Conseil d'administration de la *compagnie du chemin de fer électrique Lugano-Tesserete*, concernant la jonction de cette ligne à la gare de Lugano, y compris le contrat provisoire des 15/30 juin 1908 entre cette même compagnie et celle du St. Gothard, à Lucerne.

7. Ratification de nominations.

Toutes les réélections des chefs de service de la Direction générale et des Directions d'arrondissement, auxquelles nous avons procédé pour la période administrative du 1^{er} avril 1915 au 31 mars 1918, ont été ratifiées par le Conseil d'administration. Il en est de même des nominations suivantes, nécessitées par des remplacements en cours d'exercice :

- a. au I^{er} arrondissement, M. *Ernest Ritter*, nommé chef de l'économat,
M. *Emile Paschoud*, ingénieur en chef de la voie et M. *Léon Marguerat*, chef de l'exploitation;
- b. au III^e arrondissement, M. *Robert Grünhut*, nommé ingénieur en chef de la voie, et M. *Karl Straumann*, ingénieur en chef de la traction;
- c. au V^e arrondissement, M. *Edouard Schwarz*, nommé ingénieur en chef de la voie et M. *Walter Müller*, ingénieur en chef de la traction.

8. Le 2 octobre, le Conseil d'administration a ratifié la convention passée les 22 mai/11 juin 1915 avec la compagnie du chemin de fer *Sissach-Gelterkinden*. D'après cette convention, les chemins de fer fédéraux fournissent une contribution de fr. 20,000 à la liquidation de ladite compagnie; ils renoncent à toute part de liquidation pour leurs 233 actions et, sous réserve de cas exceptionnels (réduction générale du nombre des trains par suite d'événements tout à fait extraordinaires), ils se déclarent prêts à desservir quotidiennement la station de Gelterkinden, dans les deux sens, à l'aide d'au moins sept trains affectés au service des voyageurs.

9. Mesures ordonnées depuis la mobilisation en vue de réduire les dépenses:

La situation économique créée par la guerre européenne et les mesures prises par nous pour maintenir, autant que possible, l'équilibre financier des chemins de fer fédéraux ont fait l'objet, au fur et à mesure, de communications verbales au Conseil d'administration, qui en a pris acte en les approuvant. Nous donnons ci-après, pour les principaux chapitres des dépenses, un exposé de ces mesures et les accompagnons de quelques explications sur la façon dont elles ont été appliquées.

Personnel.

a. *Suspension des augmentations de traitements et de salaires*, en vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 11 septembre 1914, ainsi que de tout avancement, sauf en cas de nécessité de pourvoir des postes vacants.

Cette suspension a déployé ses effets jusqu'à fin 1915, c'est-à-dire que l'octroi des augmentations périodiques de traitements et de salaires échues au 1^{er} avril 1915 a été différé jusqu'au 1^{er} janvier 1916. La décision interdisant toute promotion dans une classe ou une fonction supérieure, sauf l'avancement automatique garanti pour certaines classes, est généralement aussi demeurée en vigueur après cette date. Sur la base de l'effectif prévu au budget de 1915, la diminution totale de dépenses due à la suspension des augmentations de traitements et de salaires peut être évaluée à six millions de francs.

b. *Réductions opérées sur les traitements et les salaires* du personnel se trouvant au service militaire.

Un arrêté du Conseil fédéral du 5 septembre 1914 et quelques dispositions ultérieures expliquant et complétant cet arrêté, ont prescrit que les fonctionnaires et employés de la Confédération qui se trouvaient au service militaire et revêtaient le grade de sous-officier (sergent monté et au-delà) ou d'officier, subiraient certaines réductions de leur traitement civil basées sur leur solde militaire (y compris l'indemnité de vivres). Ces déductions ont atteint, suivant le grade, de 15 à 90 % de la solde militaire.

Un autre arrêté du 7 octobre 1914, émanant de la même autorité, a ordonné ce qui suit quant au paiement du salaire des ouvriers au service militaire :

Les ouvriers qui, depuis trois ans au moins, se trouvent sans interruption au service de la Confédération, touchent le salaire entier s'ils sont mariés ou ont charge de famille, sinon la moitié seulement;

Les ouvriers qui ont moins de trois ans, mais plus de six mois de service ininterrompu touchent la moitié du salaire s'ils sont mariés ou ont charge de famille, et les autres ouvriers fr. 1.50 par jour.

Les ouvriers ayant moins de six mois de service n'ont droit à aucun salaire pendant leur service militaire.

Ces arrêtés ont aussi été appliqués, par analogie, au personnel des chemins de fer fédéraux.

c. *Réduction des effectifs*. Nous avons ordonné d'éviter autant que possible de pourvoir les postes vacants, et de s'abstenir absolument de créer de nouveaux emplois. Cela

permettra une réduction de personnel proportionnée au trafic. L'application de cette mesure se fait de telle façon que les postes devenus vacants (par suite de décès, de mise à la retraite ou de sortie du titulaire) ne sont pas repourvus sans que la nécessité en soit suffisamment démontrée.

Un certain nombre de fonctionnaires et d'employés, qui n'étaient plus capables d'accomplir leur tâche d'une manière suffisante, ont été mis à la retraite à la fin de la période administrative, soit dès le 1^{er} avril 1915. Les apprentis des gares et des trains furent informés qu'ils ne devaient pas compter sur un engagement une fois leur apprentissage terminé, et qu'ils devaient par conséquent se mettre en quête d'un autre emploi.

Par suite de fléchissement du trafic, une partie du personnel des locomotives fut transférée dans les ateliers. Malgré cela, l'effectif de ces derniers n'a pas beaucoup augmenté depuis le mois de juillet 1914. Le personnel sortant n'a été remplacé ni au service de la traction proprement dit, ni à celui des ateliers. En répartissant le travail rationnellement et en chargeant certains ateliers de construire des wagons couverts d'une nécessité urgente, on a pu éviter jusqu'ici le licenciement d'ouvriers ou la restriction des heures de travail, c'est-à-dire assurer le gain de ces ouvriers.

d. Au moment où fut décrété le service de guerre des chemins de fer, tous les *congés et jours de repos du personnel* furent suspendus. On accorda, en revanche, certains jours de repos et congés de vacance, sous réserve de rappel en tout temps.

e. *Réduction des indemnités de voyages* et autres allocations. A partir du 1^{er} octobre 1914, les indemnités pour voyages de service, allouées conformément au règlement n° 21, ont été réduites de 25 %, et la durée d'absence minimum du lieu de stationnement donnant droit à une indemnité a été élevée de trois à quatre heures. Il en résulte une diminution de dépense d'environ fr. 250,000 par an (à supposer que les voyages de service s'effectuent comme en temps normal).

Donnant plus d'extension à cette mesure, nous avons également réduit de 25 % les indemnités pour travail extraordinaire de nuit au service de la voie et du télégraphe, ainsi que celles pour service dans les tunnels, en tant qu'elles dépassent le chiffre de fr. 1. 50.

f. Etant donné que, pendant l'exploitation de guerre, la durée du service du personnel des chemins de fer est illimitée (art. 217 de l'organisation militaire), toutes les prescriptions touchant la *rétribution du travail supplémentaire* des fonctionnaires, des employés et des ouvriers ont été abrogées tant que durera cette situation. Dans une année normale, les dépenses occasionnées par cette rétribution atteignent environ fr. 70,000.

g. Dans le but de réaliser d'autres économies, et vu les difficultés que l'on éprouve à se procurer des étoffes de laine, l'appendice au règlement n° 23 sur les uniformes a été provisoirement modifié en ce sens qu'à partir du 1^{er} janvier 1915 la durée de *certaines effets d'uniforme* a, jusqu'à nouvel avis, été prolongée d'une demi-année à

un an. Pour 1915, cette mesure s'est traduite par une dépense en moins de fr. 487,000, chiffre rond.

Construction et entretien.

h. Dès le début de la guerre les *travaux de construction* furent interrompus, sauf ceux dont la continuation était dictée par des motifs techniques d'exploitation et de construction. Cette mesure paraissait indiquée, non seulement pour des raisons d'économie, mais aussi par le manque d'ouvriers capables. Elle eut pour conséquence le licenciement de la plus grande partie des agents *provisoires* attachés à la construction; néanmoins, on y a procédé avec le plus de ménagements possible.

Les *travaux d'entretien*, eux aussi, ont été réduits au strict nécessaire, c'est-à-dire à ce qui était indispensable pour assurer la sécurité de l'exploitation. Nous avons ramené, où cela était nécessaire, à cinq ou à quatre jours par semaine le temps de travail des journaliers du service de la voie. Lorsque les circonstances le permettent, on emploie également pour les travaux d'entretien du matériel moins coûteux, comme par exemple du fil de fer au lieu de fil de cuivre.

Le renouvellement de la superstructure a aussi été notablement restreint.

Exploitation.

i. Vu le fléchissement du trafic, le *nombre des trains* a déjà subi une forte réduction pour l'horaire d'été de 1914. L'horaire réduit fut maintenu par la suite, tant qu'une reprise de ce trafic n'obligea pas à augmenter les trains.

On réduisit également la composition des trains, c'est-à-dire que la 1^{re} classe fut supprimée dans ceux de voyageurs affectés surtout au service local.

Pour la première année de guerre, soit du mois d'août 1914 à juillet 1915, la diminution des parcours atteint, comparativement à la même période *d'avant* la guerre, 8,889,500 kilomètres de trains, chiffre rond, soit environ le 24 %. Ce chiffre comprend également les parcours en moins des trains de marchandises. Cette notable réduction du nombre des trains a entraîné une diminution correspondante des parcours de locomotives.

k. Les travaux de *réorganisation du transport des marchandises et de l'horaire des trains de marchandises*, déjà entreprise avant la guerre, ont été poursuivis et encore développés. L'application de ces réformes a produit une simplification des manœuvres de triage, une meilleure utilisation des locomotives et des wagons, et elle a rendu moins urgente la nécessité d'agrandir certaines gares; elle contribue en outre au transport plus rapide des marchandises de détail et accélère la circulation des wagons.

Achat et consommation de matériel.

l. Indépendamment de la restriction apportée aux travaux d'entretien et aux achats de matériel, on s'est efforcé d'appliquer la plus stricte économie dans *l'emploi des matériaux de toute nature*.

m. Nous avons réussi à réaliser de notables économies sur les *frais d'impression*, ainsi que sur la *consommation du papier, des formulaires et des fournitures de bureau*, surtout en réduisant les rapports imprimés, en supprimant les rapports spéciaux pour les budgets et les comptes, c'est-à-dire en les fusionnant avec ceux-ci, ainsi qu'en ne faisant plus imprimer ces mêmes projets par les Directions d'arrondissement. D'autres économies purent encore être faites par la réduction des imprimés concernant les horaires, comme par exemple la suppression du graphique de route, les restrictions apportées à l'impression et à la réédition des annexes aux livrets de la marche des trains, ainsi que par l'introduction de communications générales de service remplaçant les avis publiés en particulier par chaque Direction d'arrondissement. Pour réduire la consommation de papier, certains formulaires furent établis en un format plus restreint; en outre, l'emploi général de formulaires, papier, enveloppes et fournitures de bureau fut partout réduit au strict nécessaire, grâce à un contrôle exact des commandes.

n. Des instructions spéciales furent publiées en vue de réduire l'emploi du *combustible, des matières de graissage et des autres matières de consommation* de l'exploitation et de la traction.

o. *L'amélioration du système des commandes* et le fait qu'un *organe central fut chargé des achats de matériaux* permirent également de réaliser de notables économies. L'ancien mode d'acquisition des matières de consommation qui, par suite de la dissémination des commandes, présentait déjà des inconvénients en temps de paix, s'est révélé intenable pendant la guerre actuelle, surtout en ce qui concerne les produits étrangers. Le service de la traction et des ateliers fut par conséquent chargé de se procurer, outre les pièces détachées du matériel roulant qu'il achetait déjà pour tout le réseau des chemins de fer fédéraux, un certain nombre de fournitures acquises précédemment par les arrondissements (ateliers ou économats). Malgré les difficultés d'importation de tout genre et les travaux considérables qui en résultent, les commandes purent toutes être opérées; d'autres sont à la veille d'être adjugées. On a reconnu à cette occasion qu'indépendamment de l'uniformité désirable dans l'emploi du matériel, le fait de charger un seul organe des commandes pour tout le réseau est pour l'administration une source de notables avantages économiques.

B. Conseils d'arrondissement.

Pendant l'exercice, le Conseil du I^{er} arrondissement a tenu 4 séances, celui du II^e 3, celui du III^e 2, celui du IV^e 4 et celui du V^e 2.

A côté des affaires courantes et de l'approbation

des rapports trimestriels, des budgets et des comptes des arrondissements, ces Conseils ont traité diverses questions sous forme d'interrogations, d'interpellations et de vœux, et l'un ou l'autre d'entre eux s'est également occupé de questions d'organisation.

C. Direction générale.

La Direction générale a traité 1822 affaires en 95 séances. Elle a, en première ligne, préparé tous les projets destinés à être soumis au Conseil d'administra-

tion. Nous mentionnons en outre les objets les plus importants que voici:

Généralités.

1. Le 23 décembre, les Chambres fédérales ont adopté le projet d'une loi fédérale concernant la construction d'un *chemin de fer à voie normale de Niederweningen à Döttingen (chemin de fer de la Surb)* comme prolongement de la ligne Oberglatt-Niederweningen, ainsi conçu:

„Article premier. L'administration des chemins de fer fédéraux est chargée de construire et d'exploiter un chemin de fer de Niederweningen à Döttingen (chemin de fer de la vallée de la Surb) d'un écartement de 1,435 m.

„Art. 2. La ligne est considérée comme chemin de fer secondaire, au sens de la loi fédérale du 21 décembre 1899.

„Art. 3. Il est pris acte des déclarations des cantons d'Argovie et de Zurich par lesquelles ils s'engagent

à verser *avant* le commencement des travaux une subvention totale de fr 700,000.

„Art. 4. Le Conseil fédéral fixera l'époque à laquelle la construction devra commencer.“

Le délai référendaire étant expiré sans qu'il en ait été fait usage, la loi est définitivement entrée en vigueur le 15 avril 1916. Le Conseil fédéral n'a pas encore pris de décision quant à la date où commenceront les travaux.

2. Par arrêté du 30 novembre 1915, le Conseil fédéral a approuvé la fusion proposée par le Département des chemins de fer, d'accord avec nous, de l'Organe de publicité pour les avis en matière de transport et tarifs, paraissant en langues allemande et française, avec les trois éditions (allemande, française et italienne) de la Feuille officielle des chemins de fer fédéraux. Ces deux organes ont été remplacés, le 1^{er} janvier 1916, par une

publication hebdomadaire *en trois langues*, la „*Feuille officielle des chemins de fer*“, qui contient les *publications tarifaires* de toutes les entreprises suisses de chemins de fer et de navigation à vapeur. La rédaction de la nouvelle feuille incombe aux chemins de fer fédéraux.

3. En ce qui concerne l'octroi des *augmentations périodiques de traitements et des augmentations réglementaires de salaires* pour l'année 1916, le Conseil fédéral a pris la décision suivante en date du 13 juillet:

„a. Les augmentations périodiques de traitements qui, d'après les lois sur les traitements des fonctionnaires et des employés de l'administration fédérale, ainsi que des fonctionnaires et des employés des chemins de fer fédéraux, étaient échues au 1^{er} avril 1915, début de la période administrative actuelle, de même que les augmentations de salaires ou d'indemnités journalières prévues par les règlements des salaires pour les ouvriers de l'administration fédérale et des chemins de fer fédéraux, ainsi que pour les fonctionnaires et employés provisoires, les aspirants et les apprentis, — augmentations qui avait été suspendues pour l'année 1915 par arrêté du Conseil fédéral du 11 septembre 1914, sanctionné par les Chambres, — peuvent être accordées par moitié pour l'année 1916, à partir du 1^{er} janvier, et les sommes correspondantes doivent être portées aux budgets de 1916 de la Confédération et des chemins de fer fédéraux.

„b. La question des promotions continue pour le moment à être réglée par la disposition du chiffre 2 de l'arrêté du Conseil fédéral du 11 septembre 1914, aux termes de laquelle un avancement ne peut avoir lieu que s'il est la conséquence directe d'une vacance due à un décès, une démission, etc., ou s'il est exigé par un changement nécessaire dans la réorganisation d'un service. Cette prescription ne s'applique cependant pas à l'avancement automatique du personnel des classes inférieures, tel qu'il existe aux chemins de fer fédéraux.“

Le 2 novembre le Conseil fédéral, modifiant cette décision, a arrêté qu'à partir du 1^{er} janvier 1916 les augmentations réglementaires de traitements et de salaires suspendues en 1915 seraient allouées intégralement, et que cette mesure serait également appliquée au personnel des chemins de fer fédéraux. De ce fait, notre administration est grevée d'un surcroît de dépenses de fr. 3,516,130 pour 1916, en sorte que l'excédent du compte de profits et pertes, évalué à fr. 24,988,820 dans le budget du 1^{er} octobre du Conseil d'administration, atteindra la somme de fr. 28,504,950.

Le 29 février 1916, le Conseil fédéral, s'appuyant sur l'autorisation que lui avaient donnée les Chambres (arrêté des 21/22 décembre 1915) de dépasser d'emblée de fr. 190,000 le crédit budgétaire dans le cas où les commis de II^e seraient promus en I^{re} classe, a décidé ce qui suit:

„a. L'arrêté du Conseil fédéral du 13 juillet 1915, est étendu en ce sens qu'en raison de la classification de traitements et des prescriptions d'avancement propres aux chemins de fer fédéraux, cette administration est

autorisée à effectuer des promotions dans une classe ou à une fonction supérieure, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1916, pourvu que le fonctionnaire ou l'employé remplisse les conditions exigées en temps normal et qu'il n'ait touché aucune augmentation de traitement, ou seulement une fraction de l'augmentation périodique légale.

„b. Un crédit de fr. 190,000 est ouvert à la Direction générale des C. F. F. pour la mise à exécution de la disposition qui précède.“

4. En application de l'art. 15, 2^e alinéa, de la loi sur les traitements, le Conseil fédéral a pris, le 23 avril, conformément à notre rapport et proposition au Département des chemins de fer, un arrêté sur la *garantie des droits acquis au personnel de l'ancienne compagnie du St. Gothard* pour la période administrative du 1^{er} avril 1915 au 31 mars 1918.

5. La *Délégation internationale pour les affaires du Simplon* s'est réunie à Berne les 19 et 20 avril et les 12 et 13 octobre. Elle a discuté les questions habituelles d'horaire et de tarifs, ainsi que les comptes de construction et d'exploitation pour l'année 1913.

Ces comptes accusent les résultats suivants:

Compte de construction :

Section suisse	fr. 36,785,430. 59
Section italienne	„ 40,721,227. 46
Total	<u>fr. 77,506,658. 05</u>

Compte d'exploitation :

Total des recettes d'exploitation . .	fr. 1,681,737. 01
Total des dépenses d'exploitation . .	„ 1,312,920. 20
Excédent des recettes	<u>fr. 368,816. 81</u>

Compte de profits et pertes :

Recettes totales	fr. 437,789. 76
Dépenses totales	„ 2,388,054. 60
Excédent des dépenses	<u>fr. 1,950,264. 84</u>

6. Dans la conférence d'Olten, tenue le 24 mars avec les délégués des gouvernements cantonaux de Bâle-Campagne et de Soleure, nous nous sommes déclarés prêts, conformément aux promesses faites autrefois, à *continuer l'exploitation de l'ancienne ligne du Hauenstein Sissach-Läufelfingen-Olten* comme chemin de fer secondaire, après la mise en service de la nouvelle ligne Sissach-Gelterkinden-Olten, et d'y maintenir jusqu'à nouvel ordre l'exploitation à double voie. Six trains par jour circuleront dans chaque direction, et les jours ouvrables un train d'ouvriers desservira le parcours Olten-Läufelfingen-Olten. Nous avons consenti, aux conditions suivantes, à l'ouverture des nouvelles haltes de *Rümlingen, Buckten* et *Trimbach* demandées par les deux gouvernements cantonaux, savoir:

- a. une somme d'au moins fr. 5000 par halte sera versée à titre de contribution aux frais d'établissement de ces installations (quai de 100 m de long et petite halle d'attente avec bureau);
- b. les haltes seront uniquement destinées au service des voyageurs (service local Olten-Bâle);
- c. les gouvernements cantonaux accepteront expressément le nombre de trains prévus.

Nous avons communiqué nos décisions au Département des chemins de fer et aux gouvernements de Bâle-Campagne et de Soleure, et nous avons pris les mesures nécessaires pour que les haltes soient terminées à temps.

7. Le 30 juin, le Conseil d'administration du chemin de fer *Bière-Apples-Morges* nous a informés qu'il avait l'intention de *repandre lui-même l'exploitation de sa ligne à partir du 1^{er} janvier 1916*. Bien qu'en vertu de l'art. 26 du contrat d'exploitation le prochain terme de résiliation n'eût été qu'à fin 1916, nous avons consenti à cette résiliation anticipée, qui n'entraînait aucune difficulté pour notre administration. Du fait de cette exploitation directe depuis le 1^{er} janvier 1916, le contrat passé avec le B. A. M., le 2 août 1904, pour la jouissance de la gare de Morges et l'exploitation de ses lignes, a cessé d'être en vigueur, du moins pour ce dernier point.

8. Le Comité de direction du chemin de fer *Lac de Constance-Toggenbourg* nous a informés, au commencement de l'année, qu'il avait l'intention d'*exploiter sa ligne lui-même* à partir du 1^{er} mai 1916. Avant de prendre une décision définitive, ce comité tint cependant encore à savoir si, le cas échéant, nous serions disposés à lui confier le service de la *traction et de la conduite des trains sur la ligne Wattwil-Rapperswil*, à des conditions à convenir, mais qui probablement correspondraient à peu près à celles que les chemins de fer fédéraux appliquent aujourd'hui au chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg. — Le 6 août eut lieu une conférence avec une délégation de cette compagnie, pour discuter la situation qui serait créée par cette reprise d'exploitation et les dispositions qu'il y aurait alors lieu de prendre. A cette occasion, nous nous sommes prononcés en principe contre la remise à cette compagnie du service de la traction et de la conduite des trains sur notre tronçon de ligne, tout en nous déclarant prêts à lui faire toutes les concessions possibles. Après nouvel examen, et après en avoir discuté avec la Direction du IV^e arrondissement, le Comité de direction intéressé, qui n'a soulevé cette question que pour des raisons d'économie, nous soumettra des propositions définitives.

9: Au cours de l'exercice, nous avons donné au Département des chemins de fer notre préavis sur deux *demandes de concession*:

a. Pour un *chemin de fer électrique à voie étroite* de *Zollikofen à Münchenbuchsee*. Dans notre rapport du 3 juin, nous avons abouti à la conclusion que les pertes qui pourraient se produire dans le service des voyageurs et peut-être aussi, plus tard, dans celui des marchandises ne pourraient pas être considérées comme lésant des

intérêts importants des chemins de fer fédéraux. Nous avons par conséquent déclaré ne pas nous opposer à l'octroi de la concession requise. Au surplus, nous avons ajouté que la ligne projetée ne répond guère à un besoin réel, car Münchenbuchsee est bien desservi par les trains des chemins de fer fédéraux, tant dans la direction de Berne que dans celle de Bienne. La réalisation du projet ne saurait ainsi procurer un avantage économique de quelque importance.

Conformément à la proposition du Conseil fédéral, les Chambres ont accordé la concession par arrêté du 19 juin 1915.

b. Pour un *chemin de fer à voie normale de Lucerne à Altorf par Hergiswil et Stans*, et notamment aussi sur la question, soulevée par les requérants, de la construction et de l'exploitation de la ligne par les chemins de fer fédéraux. Dans notre réponse du 31 décembre, nous avons préavisé négativement sur la question de l'établissement de la ligne par notre administration, et nous avons recommandé au Département des chemins de fer d'engager le Conseil fédéral à proposer à l'Assemblée fédérale de refuser la concession. Nous nous sommes cependant déclarés disposés, pour le cas où les Chambres envisageraient que l'importance économique de ce chemin de fer justifie l'octroi de la concession, à nous charger de l'exploitation à prix coûtant, sous réserve d'une majoration convenable pour frais généraux d'administration.

10. La Commission des intérêts du canton de Zurich (Kommission für Verkehrsfragen) nous a communiqué, en l'accompagnant d'un exposé des motifs circonstancié, la *résolution* qu'elle a prise, après un examen approfondi, *au sujet des buts les plus immédiats de la politique ferroviaire zurichoise et de la marche à suivre pour les atteindre* (développement des correspondances internationales acheminées par Zurich, ainsi que du trafic à courte distance et de banlieue, parachèvement du réseau des chemins de fer fédéraux et installation de la traction électrique, etc.). Au cours d'une conférence qui, sur le désir de cette commission, a eu lieu à Berne le 7 août, avec sa délégation, certains points de vue erronés ont été redressés; pour le surplus, nous avons fait bon accueil à la résolution, les auteurs de celle-ci ayant expressément déclaré vouloir tenir raisonnablement compte de la situation financière des chemins de fer fédéraux.

11. *Contrats de jouissance.*

Conformément à nos propositions, le Conseil d'administration a ratifié les contrats de jonction, de jouissance et d'exploitation énumérés au chapitre A, chiffre 6, page 2 ci-devant. Les contrats conclus avec l'Etat de Neuchâtel, en sa qualité de propriétaire du Régional Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds, pour la jouissance de la gare de La Chaux-de-Fonds, avec le Régional Saingnégier-Chaux-de-Fonds, pour la jouissance de la même gare, avec le chemin de fer de la Furka pour la jouissance de la gare de Brigue, et avec le chemin de fer électrique à voie étroite Berne-Zollikofen pour la jouissance de la station de Zollikofen, n'ont plus pu être ratifiés par le Conseil d'administration avant la fin de l'exercice.

12. La durée triennale de la charge des fonctionnaires et des employés à poste fixe des chemins de fer fédéraux ayant pris fin le 31 mars 1915, il y a eu lieu de procéder pour le 1^{er} avril à la *réélection de tout le personnel commissionné*. Les précédents titulaires ont été confirmés dans leurs fonctions pour une nouvelle période de trois ans, sauf certains fonctionnaires et employés qui, pour des raisons d'âge ou de santé, avaient demandé à être mis à la retraite à l'expiration de la période administrative, ou qui, pour d'autres motifs, n'ont pas pu être conservés. Les emplois qui, pour un motif quelconque, étaient vacants à l'expiration de la période administrative, n'ont été repourvus que dans la mesure où l'exigeaient la sécurité de l'exploitation et la marche normale du service.

13. Le comité central de la Société suisse des employés de chemins de fer et de bateaux à vapeur nous a communiqué, le 4 septembre, un certain nombre de *propositions d'économie* étudiées par lui. Après les avoir discutées dans la conférence des directeurs du 5 octobre, nous les avons transmises aux organes compétents pour examen approfondi, en tant que leur application pratique peut entrer en considération et qu'elles ne rentrent pas dans les mesures d'économie que nous avons déjà prévues.

14. Pendant l'exercice, il y a eu deux *conférences des directeurs*, dans lesquelles ont été discutés les objets suivants:

Etablissement et présentation des budgets pour l'année 1916, et fusion du budget et du rapport à l'appui; transformation de la Feuille officielle des chemins de fer fédéraux et fusion avec l'Organe de publicité pour les avis en matière de transports et tarifs; discussion des mesures d'économie proposées par le comité central de la Société des employés de chemins de fer et de bateaux à vapeur; mesures disciplinaires à prendre contre l'emploi abusif de permis de libre parcours et de billets d'employés; délivrance de bons de soupe et de thé dans les dépôts du service de la traction; mode de notification de peines disciplinaires.

15. Libre parcours.

a. Nous avons conclu au cours de l'exercice, sur la base du nouveau règlement, des conventions sur l'échange de cartes de libre circulation et de permis pour courses isolées avec les administrations de transport suisses; nous avons de même opéré l'échange des cartes de 1915 avec les administrations de chemins de fer étrangères qui ne l'ont pas complètement suspendu pendant la durée de la guerre. De nouvelles conventions pour l'échange de permis de libre parcours et de billets à prix réduits avec les principales administrations étrangères ne pourront être élaborées qu'au retour d'une situation normale.

Nous avons fait les démarches nécessaires pour *supprimer les cartes annuelles assurées par contrat*, en tant qu'il ne s'agissait pas des contrats impossibles à dénoncer dont parle le chiffre 4 de l'art. 68 révisé du règlement pour l'exécution de la loi sur le rachat. Dans la plupart des cas, cette suppression a pu s'effectuer sans de trop grosses difficultés.

b. Deux pétitions ont été adressées au Conseil fédéral, l'une par des chefs de service de la Direction générale et des Directions d'arrondissement, qui désiraient qu'une certaine extension fût donnée au cercle des fonctionnaires possédant la carte annuelle de libre circulation, l'autre par la Fédération du personnel des entreprises suisses de transport, en son nom et comme mandataire de la Société suisse des agents des trains, qui demandait que la faveur du libre parcours en II^e classe fût étendue à d'autres catégories de fonctionnaires, et que le passage dans une classe supérieure fût rendu plus facile aux porteurs de permis. Le Conseil fédéral a répondu négativement, après nous avoir demandé notre avis.

c. Au cours de l'exercice, nous avons délivré 791 cartes annuelles de libre circulation, valables sur tout le réseau des chemins de fer fédéraux, sur certains arrondissements ou certains parcours (en 1914, 3857 cartes). Les cartes de I^{er} classe pour tout le réseau, délivrées par le Département des chemins de fer à 34 fonctionnaires de sa division technique, en vertu du chiffre 1^{er} de l'art. 68 révisé du règlement d'exécution de la loi de rachat, ne sont pas comprises dans le chiffre qui précède.

d. Les fonctionnaires, employés et ouvriers de notre administration, ainsi que les membres de leur famille, ont reçu 313,518 permis pour courses isolées (hors service) sur les lignes des chemins de fer fédéraux; il en a été délivré 15,875 aux agents d'autres entreprises de chemins de fer et de navigation à vapeur.

16. 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 des fonctionnaires et employés à traitement fixe a atteint une moyenne annuelle de 25,316 unités, celui des employés à la journée de 10,508, ce qui donne un total de 35,824 agents, vis-à-vis de 37,416 en 1914.

	Fonctionnaires touchant un traitement annuel	Employés engagés à la journée
à la Direction générale	742	31
au I ^{er} arrondissement	5,418	2,025
" II ^e "	5,886	3,001
" III ^e "	5,463	1,973
" IV ^e "	3,526	1,607
" V ^e "	4,281	1,871
	<hr/> 25,316	<hr/> 10,508

I. Département des finances.

a. Comptes.

1. Le résultat de l'exercice 1915 se ressent également dans une forte mesure des effets de la guerre européenne. On constate avec plaisir, c'est vrai, que les recettes d'exploitation, s'élevant à fr. 176,271,287, ont dépassé les prévisions budgétaires de fr. 8,686,716, mais elles sont demeurées de fr. 7,267,394 au-dessous de celles de 1914. D'autre part, les dépenses d'exploitation, qui ont atteint fr. 125,529,063, ont pu être réduites de fr. 9,665,475 vis-à-vis du chiffre de l'année précédente et de fr. 3,319,367 en regard de celui du budget, en sorte que l'excédent d'exploitation de fr. 50,742,223 dépasse encore de fr. 2,398,081 celui de 1914 et de fr. 12,006,083 celui prévu au budget.

Le compte de profits et pertes accuse un solde passif de fr. 16,630,119, qui atteint la somme de fr. 25,826,206 si l'on y ajoute celui de fin 1914, soit fr. 9,196,087.

Pour plus de détails, nous renvoyons aux comptes annuels et aux explications qu'ils contiennent. Le coefficient d'exploitation, après être monté de 66,94 à 73,66 de 1913 à 1914, est redescendu à 71,21 en 1915.

2. Par arrêté du 7 novembre 1913, le Conseil fédéral a publié une nouvelle ordonnance sur l'établissement et la présentation des comptes et bilans des entreprises de chemins de fer, applicable dès le 1^{er} janvier 1915 et abrogeant celle du 25 novembre 1884. La nouvelle ordonnance tient notamment compte de la construction et de l'exploitation des installations pour la traction électrique, ainsi que de la production de l'énergie par le chemin de fer. Elle permet en outre une séparation plus rationnelle entre les comptes de construction et d'exploitation des services dits auxiliaires (économats, ateliers, usines électriques, etc.) et ceux de construction et d'exploitation du chemin de fer proprement dit. En application de cette ordonnance, nous avons établi un nouveau schéma des comptes de construction et d'exploitation des chemins de fer fédéraux, et, pour ce dernier, les sous-rubriques ont été adaptées aux exigences de la comptabilité de l'entreprise. Le compte de construction à fin 1914 a été transformé conformément aux nouvelles prescriptions et, le 1^{er} janvier 1915, reporté dans l'ordre des nouvelles rubriques. A partir de 1915, toute la comptabilité des chemins de fer fédéraux est tenue conformément aux dispositions de cette ordonnance.

3. En vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 11 septembre 1914, prononçant la suspension de toutes les augmentations de traitements et de salaires, les augmentations périodiques échues au 1^{er} avril 1915 n'ont pas été allouées, en sorte que le compte de 1915 a bénéficié d'un notable dégrèvement.

Les mesures que le fléchissement de trafic occasionné par la guerre européenne a obligé de prendre pour diminuer les dépenses sont énumérées au chapitre A, chiffre 9, pages 3 à 5 du présent rapport.

b. Caisse et service des titres.

1. Il a été procédé à 11 vérifications de la caisse principale et à 3 vérifications partielles des titres des différents portefeuilles; elles n'ont donné lieu à aucune observation spéciale.

2. Nous avons commencé, le 15 février, le renouvellement des 500,000 feuilles de coupons de l'emprunt 3 1/2 % des chemins de fer fédéraux de 1899/1902, séries A à K. Cette opération a été passablement entravée par la guerre; le 31 décembre, il restait encore 39,169 feuilles à renouveler.

3. Pour faire face à nos besoins de trésorerie, nous avons renouvelé et émis des rescriptions pour une somme de fr. 24,500,000; en revanche, nous en avons remboursé pour fr. 3,500,000. A la fin de l'année, le montant de ces rescriptions s'élevait donc encore à fr. 21,000,000.

4. Suivant le désir exprimé au sein de notre Commission permanente, nous avons mis à l'étude la création d'un Grand-livre de la dette des chemins de fer fédéraux destiné à faciliter l'emprunt, à l'intérieur du pays, des fonds nécessaires aux besoins courants de la construction, tout en évitant les inconvénients de tout genre inhérents à l'émission de titres au porteur. Nous avons, en même temps, consulté à ce sujet des experts choisis dans nos milieux financiers. Nos travaux, qui sont assez avancés, feront l'objet d'un rapport spécial.

5. A la suite de la fusion, au 1^{er} janvier 1915, de la caisse de pensions et de secours du St. Gothard et du fonds de secours et de pensions du Jura-Neuchâtelais avec notre caisse de pensions et de secours, nous avons placé dans le portefeuille de cette dernière toutes les valeurs appartenant aux deux premières.

6. Le taux de tous nos bons de dépôt des chemins de fer fédéraux placés dans le portefeuille de la caisse de pensions et de secours a été élevé, jusqu'à nouvel avis, de 4 1/4 à 4 1/2 %, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1915.

Nous avons attribué à ladite caisse, pendant l'année, pour fr. 9,309,000 de ces bons. Leur montant total à fin décembre s'élève à fr. 95,509,000.

7. Les prêts hypothécaires que nous avons accordés, pendant l'année, pour compte de la caisse de pensions et de secours se répartissent comme suit:

a.	à des fonctionnaires et employés de notre administration, 46 prêts en 1 ^{er} rang, garantis par des immeubles habités par les débiteurs eux-mêmes, pour une somme de	fr. 434,600
b.	aux sociétés coopératives de construction des employés du chemin de fer, 4 prêts en II ^e rang	„ 622,700
		Total fr. 1,057,300

8. Nous avons procédé à 11 tirages au sort de titres de nos différents emprunts, pour un total de 9283 titres. Le montant des obligations remboursées pendant l'année se trouve au chapitre des emprunts consolidés, page 105.

9. Le montant des titres et coupons prescrits de nos différents emprunts s'est élevé pendant l'année à fr. 7,079. 12, somme que nous avons comptabilisée en recette.

10. Au 31 décembre, les actions et bons de jouissance Jura-Simplon restant à rembourser sont également arrivés à prescription. Leur montant de fr. 165,590. 05 a été attribué à la Société de secours en cas de décès du personnel des chemins de fer fédéraux, conformément à la décision de l'assemblée générale des actionnaires du Jura-Simplon du 29 novembre 1905.

c. Publicité.

Le mouvement des étrangers en Suisse, brusquement interrompu en août 1914, s'est effectué pendant l'exercice dans des conditions constamment défavorables; il en est résulté une forte diminution de l'activité de nos agences. Les recettes de celles de Paris et de Londres, qui s'occupent de la vente des billets, baissèrent ainsi dans une notable mesure.

En Amérique, le bureau de New York soutint l'intérêt manifesté par le public à l'égard de l'armée suisse et des institutions humanitaires créées en Suisse au cours de la guerre mondiale, en publiant de nombreux articles et illustrations. Les agences des chemins de fer fédéraux ayant été souvent appelées à fournir sur la situation interne de la Suisse des renseignements authentiques qu'elles ont toujours été en mesure de donner, on peut dire qu'elles ont déployé, malgré la stagnation momentanée du mouvement des étrangers, une activité précieuse et utile aux intérêts du pays.

II. Département commercial.

a. Généralités.

1. Les noms de stations suivants ont été modifiés, à la demande de localités intéressées:

„Wohlen-Villmergen“ remplacé par „Wohlen“ dès le 1^{er} mai;

„Nouveau-Soleure“ remplacé par „Soleure-gare principale“ et „Vieux-Soleure“ par „Soleure-Ouest“ dès le 1^{er} mai;

„Roggwil“ (Berne) remplacé par „Roggwil-Wynau“ dès le 1^{er} janvier 1916.

2. Les nouvelles lignes suisses ci-après ont été livrées à l'exploitation pendant l'année:

a. le 1^{er} juin, un premier tronçon, *Brigue-Oberwald*, et le 1^{er} juillet un deuxième tronçon, *Oberwald-Gletsch*, du chemin de fer de la Furka;

b. le 5 juillet, le chemin de fer électrique à voie étroite *Loèche C. F. F.-Loèche-les-Bains*;

c. le 4 juillet, le tronçon *Papiermühlestrasse-Bern-Kornhausplatz* du chemin de fer du Worblenthal;

d. le 1^{er} septembre, la ligne à voie normale *Huttwil-Eriswil*;

e. le 1^{er} octobre, la ligne à voie normale *Montier-Longeau*;

f. le 12 octobre, le tronçon *Heerbrugg C. F. F.-Diepoldsau* des chemins de fer routiers du Rhin.

3. Le 16 mai a été ouverte à l'exploitation la ligne *Frasne-Vallorbe* des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

4. La conférence commerciale des entreprises de transport et des intéressés au trafic a tenu deux séances.

Trois nouvelles entreprises s'en sont fait recevoir; ce sont les chemins de fer *Sursee-Triengen*, *Soleure-Berne* et *Bienne-Montmenil*. La commission des intéressés au trafic (voir rapport de gestion de 1914, page 98, chiffre 10) a subi les modifications ci-après: M. Michel, député, représentant de la Société suisse des arts et métiers, a donné sa démission et a été remplacé par M. le Dr Tschumi, conseiller d'Etat, président de cette société; M. le conseiller national Jenni ayant aussi donné sa démission, la Ligue suisse des paysans a nommé un nouveau représentant en la personne de M. le Dr C. Moser, conseiller d'Etat.

5. Ont adhéré à la convention concernant le service direct des voyageurs, des bagages, des animaux et des marchandises, du 1^{er} janvier 1910: les chemins de fer électriques routiers du canton de Zoug, ainsi que les chemins de fer *Loèche-Loèche-les-Bains*, *Soleure-Berne* et *Huttwil-Eriswil*.

b. Service des voyageurs.

1. Les travaux de révision des tarifs-voyageurs nécessités par l'arrêté fédéral du 22 décembre 1914 modifiant la loi sur les tarifs des chemins de fer fédéraux (*élévation des taxes d'aller et retour*) ont été complètement effectués, en grande partie déjà pour le 1^{er} mai, en ce qui concerne le service interne et direct suisse. Un certain nombre de chemins de fer privés se sont décidés, quelques-uns d'entre eux en majorant en conséquence les distances d'application, à adopter le nouveau barème des taxes normales des chemins de fer fédéraux, ce qui a simplifié l'élaboration des tarifs pour le service avec ces chemins de fer et en transit par leurs lignes.

2. En *service international*, l'élévation des taxes d'aller et retour des chemins de fer fédéraux s'est heurtée à diverses difficultés en raison de la situation internationale. Sauf en ce qui concerne les tarifs de transit, la situation a cependant pu être en grande partie régularisée avant la fin de l'année; les seuls tarifs encore en suspens sont ceux pour le service avec les chemins français de l'Est et du Nord, ainsi qu'avec la Belgique et l'Angleterre.

3. Un nouveau *tarif interne des abonnements* est entré en vigueur le 1^{er} septembre. La révision du tarif visait, d'une part, à relever le prix des abonnements par suite de l'augmentation des taxes d'aller et retour, et, d'autre part, à simplifier considérablement le régime excessivement compliqué des abonnements pour parcours déterminés. Ces deux buts ont été atteints.

Le nouveau tarif est aussi applicable sur l'ancien réseau du St. Gothard; il réalise de notables avantages pour la population de cette contrée, en particulier pour les ouvriers, qui ne bénéficiaient jusqu'alors d'aucun tarif spécial d'abonnements à prix réduits répondant à leurs besoins.

4. Sur notre proposition, la conférence commerciale des entreprises de transport et des intéressés au trafic a décidé d'élever les *taxes d'aller et retour du tarif général suisse pour le transport de sociétés et d'écoles* dans la même proportion que les taxes d'aller et retour ordinaires, dont elles sont dérivées. Cette mesure a été appliquée par la publication du 1^{er} supplément audit tarif, entré en vigueur le 1^{er} juin.

5. L'élévation des taxes pour les billets ordinaires d'aller et retour a aussi nécessité l'augmentation du prix des *billets combinables pour le service suisse et international* (du Verein), ainsi que des *billets circulaires à itinéraire fixe*. Ces billets bénéficiaient jusqu'ici, comme ceux d'aller et retour, d'une certaine réduction en pour-cent sur les taxes normales de simple course. D'entente avec le Département des chemins de fer, nous avons décidé de fixer les nouvelles taxes comme suit:

a) *Billets combinables pour le service suisse et international*. La réduction était jusqu'ici de 20 % pour la I^{re} et la II^e classe et de 25 % pour la III^e; elle sera désormais de 10 % pour la I^{re} classe, de 12,5 % pour la II^e et de 15 % pour la III^e.

b) *Billets circulaires à itinéraire fixe*.

1^o *Pour les distances d'au moins 200 km.* Comme on peut aussi obtenir des billets combinables suisses au lieu de ces billets circulaires, il est accordé pour ceux-ci la même réduction que pour les premiers (v. lettre a).

2^o *Pour des distances inférieures à 200 km.* La réduction sur ces billets circulaires était jusqu'ici de 20 % pour toutes les classes. Le principe, d'après lequel on ne peut pas revendiquer pour les voyages circulaires de moins de 200 km une aussi forte réduction que pour ceux de plus grande longueur, a été adopté pour les trois classes. Cette réduction a été fixée à 5 % de moins que pour les billets combinables, soit à 5 % en I^{re} classe, 7,5 % en II^e classe et 10 % en III^e classe.

Cette mesure est entrée en vigueur le 1^{er} mai pour les billets combinables et les billets circulaires à itinéraire fixe en trafic suisse, et le 1^{er} juin pour les billets combinables du service international.

6. La conférence commerciale s'est occupée de nombreuses questions touchant le *service des abonnements généraux*. Elle a pris les décisions suivantes:

- a. Admission de nouvelles entreprises à participer au tarif: Montreux-Oberland bernois, dès le 1^{er} mai; Moutier-Longeau, dès le jour de la mise en exploitation (1^{er} octobre); tronçon Heerbrugg-Diepoldsau des chemins de fer routiers du Rhin, dès le 1^{er} janvier 1916; nouvelle ligne du Hauenstein et ligne Brienz-Interlaken des chemins de fer fédéraux, dès la date de leur mise en exploitation; Soleure-Berne (tronçon Soleure-Zollikofen), dès le jour de la mise en exploitation.
- b. Augmentation de 10 % des prix de toutes les séries et classes à dater du 1^{er} mai 1916, et réédition du tarif pour cette époque.

Les questions suivantes ont dû être ajournées, parce qu'elles obligent à faire, sur l'utilisation des diverses sortes d'abonnements, des recherches qui ne pourront être ordonnées et opérées qu'au retour d'une situation normale:

- a. Adoption de nouveaux principes pour l'admission d'autres administrations de transport à participer au tarif des abonnements généraux, et apurement de la liste actuelle des administrations intéressées, dans le sens de retranchements à apporter à cette liste.
- b. Introduction d'abonnements d'arrondissements ou partiels.
- c. Changement du mode de répartition des recettes provenant des abonnements généraux.

7. Une nouvelle instruction, condensant les dispositions précédemment prises par voie d'instruction, a été publiée pour le 1^{er} avril au sujet de l'expédition et de la taxation des *transports militaires* pendant l'occupation des frontières (exploitation de guerre).

8. Des taxes réduites ont été concédées pour le *transport des prisonniers de guerre blessés, allemands et français*, à travers la Suisse (Genève-Constance-Genève), ainsi que des *prisonniers malades hospitalisés* en Suisse.

9. Voici quelques données sur le *produit des abonnements généraux*, en regard desquelles nous faisons figurer les chiffres correspondants de la dernière année normale, c'est-à-dire de l'exercice de 1913:

Nombre de cartes			Différence	Différence
1913	1914	1915	1915/1913	1915/1914
53,245	39,264	31,295	— 21,950	— 7,969

Les recettes ont atteint:

a. Pour les abonnements généraux à court terme.

	Au total	Part des C. F. F.
	Fr.	Fr.
1913	2,439,489	1,925,211
1914	1,414,573	1,116,975
1915	806,859	651,318
Différence 1915/1913	— 1,632,630	— 1,273,893
„ 1915/1914	— 607,714	— 465,657

b. Pour les abonnements généraux à long terme.

	Au total	Part des C. F. F.
	Fr.	Fr.
1913	6,096,585	4,947,765
1914	5,220,492	4,377,171
1915	4,898,357	4,224,216
Différence 1915/1913	— 1,198,228	— 723,549
„ 1915/1914	— 322,135	— 152,955

Pour tous les abonnements généraux ensemble.

	Au total	Part des C. F. F.
	Fr.	Fr.
1913	8,536,074	6,872,976
1914	6,635,065	5,494,146
1915	5,705,216	4,875,534
Différence 1915/1913	— 2,830,858	— 1,997,442
„ 1915/1914	— 929,849	— 618,612

Ainsi qu'il fallait s'y attendre, le nombre et le produit des abonnements généraux ont de nouveau diminué à cause de la guerre. Ce recul intéresse surtout les *abonnements à court terme*; pour ceux à *long terme*, la diminution est relativement modique vis-à-vis du dernier exercice, et même en regard de l'année normale 1913. Pendant le dernier trimestre, les *abonnements à long terme* accusent même un rendement plus élevé que pendant la période correspondante de 1913.

10. Le produit des billets combinables suisses a aussi fortement diminué. Il a atteint:

	En tout	Part des C. F. F.
	Fr.	Fr.
En 1913	2,454,940	1,604,308
„ 1914	1,536,094	1,063,999
„ 1915	1,024,525	813,881
Différence 1915/1913	— 1,430,415	— 790,427
„ 1915/1914	— 511,569	— 250,118

A ce service ont adhéré pendant l'année les chemins de fer Aigle-Sépey-Diablerets, Sierre-Montana-Vermala et Loèche—Loèche-les-Bains.

En revanche, ceux du Santsis et de Righi-Kaltbad-Scheidegg s'en sont retirés.

11. Le produit des *billets combinables de l'Union des administrations allemandes de chemins de fer* a atteint:

	Recettes totales des administrations suisses	Part des C. F. F.
	Fr.	Fr.
En 1913	3,522,183	2,753,464
„ 1914	1,986,551	1,563,714
„ 1915	93,876	97,403
Différence 1915/1913	— 3,428,307	— 2,656,061
„ 1915/1914	— 1,892,675	— 1,466,311

Ce trafic est pour ainsi dire nul, par suite de la guerre.

Le chemin de fer Righi-Kaltbad-Scheidegg a aussi cessé d'y participer.

12. Les *bureaux de voyages* chargés de la vente de billets pour des parcours des chemins de fer fédéraux accusent les chiffres ci-après, comparés à ceux des deux exercices précédents:

En 1913	En 1914	En 1915	Différence 1915/1913	Différence 1915/1914
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
2,784,570	1,696,126	176,853	2,607,717	1,519,273

Comme il s'agit presque exclusivement de voyageurs venant de l'étranger, ce recul énorme n'a rien de surprenant, vu l'état de guerre où se trouvent la plupart des Etats européens.

13. La *vente des billets par nos propres agences* a aussi fortement diminué.

14. Des suppléments au règlement n° 28, concernant l'octroi de *billets d'employés* en service interne des chemins de fer fédéraux et à celui sur le même objet en service direct entre les entreprises de transport suisses, ont été mis en vigueur le 1^{er} juillet. Ils contiennent surtout des prescriptions nouvelles sur l'utilisation des classes et sur les déclassements.

c. Service des animaux.

A la demande du Département suisse de l'agriculture, la faveur du retour gratuit accordée pour les chevaux d'élevage a aussi été étendue aux juments conduites aux stations de monte *privées* reconnues par la Confédération.

d. Service des marchandises.

1. Dans le traité conclu les 19/30 mars 1907 avec le *chemin de fer Soleure-Moutier* pour régler les *relations et rapports réciproques de concurrence* dans le service des marchandises, on a admis pour le parcours Soleure-Moutier une distance d'application de 41 km; cette distance a été ramenée à 35 km lors de l'ouverture à l'exploitation du chemin de fer Moutier-Longeau. Le Soleure-Moutier nous ayant demandé de maintenir telles quelles les autres dispositions du traité, nous nous sommes dé-

clarés d'accord d'appliquer celui-ci provisoirement jusqu'au 1^{er} janvier 1917, sous réserve d'en demander le remaniement dès l'instant où l'enquête sur les effets de cette concession en établira l'opportunité.

2. A teneur de l'art. 2, lettre *c*, de la convention conclue le 3 juin 1909 avec la Direction de la *compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises* Berne-Lötschberg-Simplon en vue de régler les *relations réciproques et les rapports de concurrence* dans le service des marchandises avec le *chemin de fer Moutier-Longeau* et en transit par cette ligne, le trafic doit être réparti, lorsque la distance tarifaire la plus courte s'obtient par cette dernière ligne, à raison de 70 % par le Moutier-Longeau et de 30 % par Sonceboz. Pour simplifier l'acheminement, nous sommes convenus avec la Direction de cette compagnie de diriger également la part de trafic des C. F. F. (30 %) par le Moutier-Longeau, et non plus par Sonceboz, moyennant quoi les C. F. F. recevront à titre d'indemnité le 30 % du produit net que donne à la ligne Moutier-Longeau l'ensemble du trafic-marchandises transitant par cette ligne.

3. La *conférence commerciale* a discuté, à sa séance du 10 juin, à Berne, un certain nombre de modifications et d'adjonctions aux prescriptions générales de tarif avec classification des marchandises, le remaniement de la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel n° 3 pour denrées alimentaires en vitesse accélérée, ainsi qu'une demande d'admettre la boisson non-alcoolique „Flor-Sana“ au bénéfice du tarif exceptionnel n° 1 pour le transport de la bière en grande vitesse. Les modifications et adjonctions qu'elle a décidé d'apporter aux *prescriptions générales de tarif* et à l'*instruction* s'y rapportant ont été mises en vigueur par voie de suppléments.

4. Les *entrepôts de Brigue* (rapport de gestion de 1914, page 107, chiffre 2 du chapitre *d*) ont été agrandis par la construction d'une nouvelle halle pouvant contenir de 20,000 à 30,000 sacs de céréales. Le règlement et tarif de ces entrepôts est en principe identique à ceux des entrepôts de Morges et de Brunnen.

5. Il a été apporté aux *tarifs exceptionnels n° 6* pour *céréales*, etc., *n° 14* pour *engrais*, etc., *n° 18* pour *bois et tourbe*, *n° 19* pour *pierres*, etc., *n° 20* pour *houilles*, etc., et *n° 21* pour *sel* d'origine suisse, les modifications nécessitées par l'ouverture de la ligne Moutier-Longeau, par la participation du chemin de fer Huttwil-Eriswil et du chemin de fer d'Appenzell, ainsi que celles dues à l'élévation des distances d'application des chemins de fer Oensingen-Balsthal, de l'Emmenthal, Berthoud-Thoune, du Wynenthal, Aarau-Schœftland, Bulle-Romont, du Sud-Est suisse, Langenthal-Huttwil, Huttwil-Wolhusen, Pont-Brassus, du Val-de-Travers et Sursee-Triengen.

Différentes taxes exceptionnelles ont été introduites pour le transport de *viande fraîche* d'après le tarif exceptionnel n° 4, afin d'accélérer l'expédition par d'autres voies d'acheminement que celles prévues dans le tarif.

Le texte allemand du *tarif exceptionnel n° 8* pour *glace* a été rectifié de manière à ne laisser subsister aucun doute sur l'admissibilité de la glace artificielle au bénéfice de ce tarif.

6. Il a été accordé des *réductions de taxes*:

I. En service interne :

- a. pour le *gravier* et le *sable* de Birmensdorf (Zurich) à Bonstetten-Wettswil;
- b. pour la *chaux* d'origine suisse destinée à la fabrication de carbure de calcium de Horgen à Aarau C. F. F., Coire, Gampel, Gurtellen et Hothén, de Netstal à Aarau C. F. F. et Waldshut, et d'Eclépens et Vouvry à Martigny C. F. F.;
- c. pour le *sable siliceux* et *quartzeux* de Court, Malcray-Bévilard, Moutier, Reconvilier et Tavannes à Viège.

II. Pour l'exportation :

- a. des *briques* et *carreaux à bâtir en ciment d'asbeste* de Niederurnen et Oberurnen à Chiasso transit à destination des pays d'outre-mer;
- b. du *ciment* de Liesberg à Bouveret-frontière, de St-Sulpice, Luterbach et Reuchenette à Delle-frontière, et de Lutry, Roche (Vaud) et Vouvry à Vallorbe transit.

7. La *gratuité de transport* a été accordée:

- a. pour les *dons* adressés à Aarau C. F. F., comme expéditions partielles, pour le „comité argovien de secours pendant la guerre“;
- b. pour les *dons* destinés aux civils étrangers évacués après internement.

8. De nouvelles *prescriptions sur l'expédition des marchandises* ont été publiées pour le trafic avec le *chemin de fer d'Appenzell* et le *Steffisbourg-Thoune-Interlaken*.

9. Ont été soumis à la *convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer*:

- le chemin de fer électrique à voie normale *Orbe-Chavornay*;
- le nouveau tronçon C. F. F. de *Vallorbe-gare à la frontière* (direction de Frasné);
- le chemin de fer *Huttwil-Eriswil*;
- la ligne *Moutier-Longeau*;
- le *chemin de fer d'Appenzell*.

10. Le nouvel explosif „*Cheddite 60 A*“ (composé de chlorate de potasse et de pétrole) a été compris dès le 1^{er} août dans l'annexe V au *règlement de transport suisse*, en sorte qu'il est admis au transport conditionnel sur les chemins de fer suisses.

11. La presque totalité des chemins de fer privés auprès desquels des démarches avaient été faites dans ce but ayant adhéré à *l'unification des tarifs-marchandises suisses* sur les bases adoptées par les chemins de fer fédéraux, unification à laquelle on travaille depuis longtemps déjà, quelques tarifs ont pu être édités à nouveau.

Douze nouveaux tarifs-marchandises et 18 suppléments à des tarifs existants ont été mis en vigueur *le jour de l'ouverture du chemin de fer Moutier-Longeau à l'exploitation* (1^{er} octobre).

12. Les modifications nécessitées par l'ouverture de la ligne *Moutier-Longeau* ont été apportées, en *trafic avec la France*, aux tarifs de frontière ouest. A cette occasion, les stations de *Gelterkinden* et *Tecknau*, situées sur la nouvelle ligne du Hauenstein, ainsi que les chemins de fer *Moutier-Longeau*, *Huttwil-Eriswil* et du *Worbenthal* ont été admis à participer à ces tarifs.

13. En raison des événements politiques, on a suspendu jusqu'à nouvel avis la validité de tous les *tarifs pour le service des marchandises germano-italien*, mentionnés au chiffre 22, page 113, du rapport de gestion de 1914; l'application de ceux de grande et de petite vitesse pour le *service direct entre Bâle et Londres* a en outre dû être suspendue à la demande des South Eastern and Chatham Railway.

14. La conférence de *l'union austro-hongroise—suisse*, à laquelle nous nous sommes fait représenter, a eu lieu à Munich, le 22 septembre, pour discuter les affaires courantes.

15. La *tarification des marchandises* a été contrôlée pendant l'année à 11 gares et 68 stations.

e. Contrôle des recettes et décomptes.

1. L'élévation des taxes d'aller et retour, appliquée dès le 1^{er} mai, a nécessité pendant les quatre premiers

mois *l'impression* de 22,000,000 de *nouveaux billets*, en plus de l'approvisionnement courant.

2. Les administrations des *chemins de fer belges* ayant cessé de fonctionner tôt après le début de la guerre, les *décomptes* qu'elles avaient à établir pour le trafic des derniers mois avant l'ouverture des hostilités font toujours défaut, et nos créances résultant de ce trafic ne sont pas encore réglées. Les règlements de comptes sont également en souffrance pour divers autres trafics interrompus par la guerre.

3. Il a été opéré aux stations, entrepôts et sur les bateaux du lac de Constance 1713 *vérifications de caisses et de livres*, se répartissant comme suit:

Arrondissements	I	II	III	IV	V
	493	291	384	330	215

Six fonctionnaires ont été révoqués et déférés aux tribunaux pour des irrégularités dans la tenue de leurs caisses.

4. Les changements suivants se sont produits dans l'état des *crédits pour frais de transport*:

	Arrondissements					Total
	I	II	III	IV	V	
Nouveaux crédits ouverts	16	30	25	18	10	99
Crédits existants modifiés	38	65	78	26	5	212
Crédits supprimés . . .	16	40	12	16	9	93
Ensemble	70	135	115	60	24	404

Etat au 31 décembre: 1884 crédits (1878 en 1914).

5. Nous donnons ci-après un *tableau comparatif des recettes d'exploitation* des chemins de fer fédéraux pour les années 1914 et 1915, y compris celles de la navigation 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.

1914		1915		Comparées à 1914	
2800 km en janvier et février 2802 km de mars à décembre		2802 km		en plus	en moins
Fr.	%	Fr.	%	Fr.	Fr.
72,133,759. 05	41,18	56,116,761. 33	33,59	—	16,016,997. 72
<i>A. Trafic du chemin de fer.</i>					
I. Produit du transport des voyageurs					
II. Produit du transport des bagages, des animaux et des marchandises :					
6,855,423. 79	3,91	4,768,598. 17	2,86	—	2,086,825. 62
2,929,530. 69	1,67	3,260,873. 34	1,95	331,342. 65	—
91,387,037. 39	52,17	101,177,343. 25	60,57	9,790,305. 86	—
101,171,991. 87	57,75	109,206,814. 76	65,38	8,034,822. 89	—
III. Produit des transports postaux					
1,862,309. 25	1,07	1,721,505. 70	1,03	—	140,803. 55
175,168,060. 17	100,00	167,045,081. 79	100,00	—	8,122,978. 38
<i>B. Exploitation des bateaux à vapeur sur le lac de Constance.</i>					
Fr.	%	Fr.	%	Fr.	Fr.
199,613. 77	27,72	88,682. 03	18,15	—	110,931. 74
14,050. 16	1,95	7,834. 24	1,61	—	6,215. 92
1,488. 25	0,20	550. 51	0,11	—	937. 74
502,592. 14	69,77	388,859. 62	79,60	—	113,732. 52
2,600. —	0,36	2,600. —	0,53	—	—
720,344. 32	100,00	488,526. 40	100,00	—	231,817. 92

On voit par la lettre A du tableau ci-dessus qu'en regard de 1914, le produit du trafic du chemin de fer a de nouveau baissé de fr. 8,122,978. 38, c'est-à-dire de 4,64 %. Ces recettes comprennent une somme de fr. 3,109,920 pour des transports militaires effectués pendant les mois de novembre 1914 à fin août 1915; les indemnités pour les transports exécutés en août 1914, lors de la mobilisation générale de l'armée, et ultérieurement lors des nouvelles mises sur pied, seront payées plus tard. Les diverses catégories de trafic accusent, vis-à-vis de l'exercice précédent, les différences en pourcent ci-après :

Transport des voyageurs	— 22,21 % (1914: — 14,72 %)
Transport des bagages .	— 30,44 % (1914: — 19,56 %)
Transport des animaux .	+ 11,31 % (1914: + 13,56 %)
Transport des marchandises	+ 10,71 % (1914: — 13,48 %)

Nous avons au surplus à relever les points de détail ci-après :

Service des voyageurs.

La diminution de recettes est de fr. 16,016,997. 72. Si l'on compare les résultats de l'exercice à ceux de la dernière année normale, soit 1913, on constate que les recettes de 1915 atteignent le 66 % de celles de 1913. Vis-à-vis des divers mois de 1914, les différences sont les suivantes :

Janvier . — Fr. 1,661,393	Juillet . . — Fr. 4,565,472
Février . — „ 1,581,134	Août . . — „ 878,564
Mars . . — „ 2,275,619	Septembre + „ 1,453,313
Avril . . — „ 3,016,755	Octobre . + „ 352,588
Mai . . — „ 2,124,933	Novembre + „ 144,357
Juin . . — „ 2,576,385	Décembre + „ 713,000

L'élévation des taxes d'aller et retour opérée le 1^{er} mai dans la plupart des tarifs ne ressort pas clairement de ces chiffres, parce que les conditions du trafic de ces deux exercices sont toutes différentes; les trois derniers mois, qui se présentent dans des conditions à peu près égales, offrent seuls quelques points de comparaison, d'où il n'est cependant pas possible de tirer des conclusions sûres. Le nombre des voyageurs est tombé de 83,008,030 en 1914 à 77,970,200 en 1915. Le recul est de 6,07 %, et de 22,21 % pour les recettes. Cette disproportion provient de ce que les sept premiers mois de l'année 1914 accusent un notable trafic international à grandes distances. En 1915, ce trafic a pour ainsi dire entièrement fait défaut, et nous avons un trafic presque exclusivement local, effectuant surtout de petits parcours, en sorte que les recettes sont faibles malgré le grand nombre de personnes transportées. D'autre part, l'application du quart de taxe aux transports militaires, pendant le service de guerre, se traduit par un grand nombre de billets délivrés, qui chiffre dans les quantités, mais non dans les recettes. Cela apparaît clairement dans la recette moyenne par voyageur, qui, de 86,9 cts. en 1914, tombe en 1915 à 71,9 cts.

L'entrée en guerre de l'Italie a fait encore fortement baisser le trafic du tronçon Brigue-Iselle; cette diminution se traduit par un fléchissement des recettes-voyageurs de fr. 823,355 en 1914 à fr. 236,933 en 1915.

Service des marchandises (y compris les bagages et les animaux).

Le tableau ci-dessus révèle, en ce qui concerne ce chapitre, une recette en plus de fr. 8,034,822. 89, attribuable exclusivement au trafic considérable de marchandises entre l'Allemagne et l'Italie immédiatement avant

l'entrée en guerre de ce dernier pays. Les recettes de l'exercice s'élèvent à 92,8% de celles de 1913, dernière année de trafic normal. En regard de 1914, la différence en plus ou en moins est la suivante pour les divers mois :

Janvier . . +	Fr. 507,578	Juillet . . -	Fr. 997,139
Février . . +	" 519,652	Août . . +	" 4,681,532
Mars . . +	" 1,828,786	Septembre +	" 3,007,717
Avril . . +	" 1,773,775	Octobre . +	" 49,243
Mai . . -	" 943,028	Novembre -	" 699,296
Juin . . -	" 1,400,816	Décembre -	" 293,182

Dans la forte différence en plus des mois d'août et septembre 1915 apparaît clairement l'effet exercé par la mobilisation sur le trafic général pendant les deux premiers mois de guerre en 1914.

L'augmentation du tonnage transporté, qui s'est élevé de 12,887,360 à 14,601,321 t., est de 1,713,961 t., ou 13,3%. Le produit moyen par tonne est de fr. 7.39, au lieu de fr. 7.95 en 1914. Ce recul s'explique par l'absence de trafic international, qui comprend toujours des transports à grandes distances.

Sur le parcours Brigue-Iselle, le trafic des marchandises a produit fr. 923,555, en regard de fr. 838,331 en 1914. Ces recettes ont été favorablement influencées par le gros transit des premiers mois de l'année entre l'Allemagne et l'Italie.

III. Département de l'exploitation.

a. Généralités.

1. Dans le but de réaliser une augmentation de recettes, nous avons édicté de *nouvelles prescriptions pour l'affermage des buffets de gare*. Elles contiennent entre autre cette importante innovation que le fermage ne sera désormais plus fixé d'avance, mais calculé d'après le produit brut. Il s'ensuit que l'administration a le droit d'exercer le contrôle et de surveiller l'exploitation des buffets.

Les nouvelles prescriptions seront tout d'abord appliquées aux buffets de gare importants qui devront être affermés à nouveau par suite d'expiration de bail ou pour tout autre motif.

2. D'entente avec les administrations faisant partie de l'Association suisse du matériel roulant, et à titre de simplification et d'économie, le *poste de répartiteur en chef a été fusionné avec celui de chef du contrôle central des wagons*, dès le 1^{er} janvier 1916, et le siège en a été transféré d'Olten à Berne.

3. Nous avons constaté que l'on ne montre pas partout l'entendement nécessaire dans la restriction des dépenses d'exploitation. Nous nous vîmes maintes fois obligés de refuser notre approbation à des propositions ayant pour but un *accroissement d'effectif*, ou la nomination de nouveaux titulaires à des postes devenus vacants.

4. Par pétition du 29 avril 1915, les sociétés du personnel ont demandé que le traitement des commis de

D'après le chapitre B du tableau qui précède, le compte de la *navigation à vapeur sur le lac de Constance* accuse de nouveau une diminution de recettes pour toutes les catégories, même très considérable pour certaines rubriques. Ainsi le transport des voyageurs n'a plus produit que fr. 88,682, en regard de fr. 199,614 en 1914. C'est là une conséquence des difficultés toujours croissantes créées par la guerre pour le trafic de frontière. Le produit des marchandises est descendu de fr. 502,594 à fr. 388,860, à cause du trafic avec l'Italie, qui a fait défaut depuis le mois de mai.

f. Détaxes.

Il est parvenu en 1915, en fait de nouvelles affaires: 8,185 demandes de restitution de taxes concernant le service des voyageurs (détaxes), y compris 324 demandes de détaxe portant sur des abonnements généraux;

17,141 réclamations concernant des taxes de transport, des frais accessoires et des fourvoiements (erreurs d'acheminement) en trafic direct suisse et international des marchandises et des animaux.

Il a été liquidé:

8,791 demandes de restitution de taxes-voyageurs, et 14,721 réclamations portant sur des taxes de transport de marchandises, des frais accessoires et des fourvoiements.

toutes les catégories entrés au service des C. F. F. en qualité d'apprentis de 1906 à 1908 et qui, en raison du fléchissement de trafic de cette période, ont dû attendre extraordinairement longtemps leur nomination à poste fixe, fût porté à fr. 2000 dès le 1^{er} avril 1915, avec cette réserve que l'augmentation à accorder serait considérée comme à valoir sur la prochaine augmentation ordinaire de traitement.

Avec l'assentiment du Conseil fédéral, nous avons fait droit à cette demande en ce sens que ces commis ont obtenu le traitement qu'ils toucheraient aujourd'hui s'ils avaient été engagés dans des conditions normales.

5. Un *grave accident* s'est produit à la *station de Dietikon* le 17 août; le train direct 122, Zurich-Olten, y a pris en écharpe le train local 2837, Dietikon-Zurich, au moment où celui-ci quittait la station. Quatre voyageurs du train 2837 furent tués sur le coup; deux autres et le mécanicien sont morts plus tard des suites de leurs blessures; six personnes furent grièvement blessées, et quelques voyageurs, ainsi que six agents des deux trains, furent légèrement atteints. Le dommage matériel s'est élevé à près de fr. 90,000.

6. A la place des *conférences européennes des horaires*, tenues ordinairement, des conférences restreintes, auxquelles nous nous fîmes représenter, eurent lieu à Munich, en février, et à Leipzig, en juillet, pour discuter l'horaire d'été de 1915 et celui d'hiver de 1915/1916. Les discussions avec les administrations françaises et italiennes firent l'objet de conférences spéciales.

La continuation de l'exploitation de guerre imposée aux entreprises suisses de transport a eu pour effet de supprimer les conférences usuelles avec les autorités cantonales et le Département des chemins de fer pour les horaires d'été et d'hiver. Pendant le service de guerre, la présentation, l'examen et l'approbation des horaires relevaient du directeur militaire des chemins de fer.

7. Certains Etats voisins, invoquant des difficultés internes d'exploitation dues à la guerre, se sont de plus en plus soustraits à l'obligation de procurer des wagons pour le transport de marchandises destinées à la Suisse, notamment de denrées alimentaires et de matières premières provenant d'outre-mer. La Suisse se vit donc obligée d'expédier à des gares étrangères, et spécialement dans les ports d'arrivée, un grand nombre de wagons vides pour y prendre chargement des marchandises indispensables (céréales). Il en résulta que malgré les mesures prises pour arriver à une meilleure utilisation du matériel, la Suisse eut, de ce fait, à souffrir d'une pénurie très sensible de wagons à marchandises. Cette situation risquant de se prolonger, le Conseil fédéral a arrêté ce qui suit le 27 novembre 1915 :

„1. La Direction générale des C. F. F. est chargée de commander encore 500 wagons K³ en sus des 350 wagons K³ déjà commandés pour 1916.

„2. Un crédit de 3,700,000 francs est ouvert aux chemins de fer fédéraux pour l'achat de ces wagons.“

Ce matériel doit être entièrement livré dans le courant de 1916, conjointement avec celui prévu au budget.

8. Le 21 décembre, le Conseil fédéral a pris l'arrêté suivant au sujet de la création d'un *contrôle pour le transport des marchandises de l'étranger en Suisse* :

„1. Le directeur militaire des chemins de fer est chargé de diriger le transport des marchandises de l'étranger en Suisse, de répartir les wagons disponibles pour ce transport et de décider de l'ordre à observer pour le transport des marchandises arrivées dans les ports de l'étranger à destination de la Suisse. Ses décisions sont prises selon les besoins constatés par les départements intéressés du Conseil fédéral, le commissariat des guerres de l'armée et la S. S. S.

„2. Pour toutes les affaires concernant ce transport, les agents de l'administration fédérale et de la S. S. S. à l'étranger sont subordonnés au directeur militaire des chemins de fer et tenus de suivre ses instructions.

„3. Les recours contre les décisions du directeur militaire des chemins de fer ayant trait aux affaires désignées sous chiffre 1 doivent être adressés directement au Conseil fédéral et seront tranchés par lui, pour l'administration fédérale, celle de l'armée et celle des chemins de fer fédéraux, en première et dernière instance.“

L'arrêté est entré en vigueur immédiatement.

9. Pour obtenir une circulation plus rapide des wagons, c'est-à-dire une meilleure utilisation du matériel disponible, le directeur militaire des chemins de fer, d'accord avec le Conseil fédéral, a décidé, le 21 dé-

cembre, d'augmenter les indemnités perçues par le chemin de fer pour les retards survenant dans le chargement et le déchargement des wagons. Jusqu'à nouvel avis, l'indemnité sera de fr. 10 par wagon, dès le premier jour et pour chaque série de 24 heures commencée. Ce taux remplace ceux prévus au § 34 du tarif des frais accessoires.

10. Vu les difficultés que les événements apportent à la fourniture des wagons, le Conseil fédéral a, le 8 décembre, suspendu jusqu'à nouvel avis les dispositions du règlement de transport des chemins de fer suisses, § 56, 2^e alinéa, 1^{re} phrase, concernant les délais pendant lesquels les administrations de chemins de fer doivent mettre à la disposition des expéditeurs, aux stations de chargement, les wagons à marchandises devant prendre charge, le 5^e alinéa, concernant les conséquences juridiques de l'inobservation des délais par le chemin de fer.

11. Depuis le mois de mars 1915, 500 wagons suisses ont été mis à disposition pour le transport de houille et de briquettes du bassin de la Ruhr en Suisse et en Italie, en plus des 250 prévus conventionnellement depuis 1913. Les conventions relatives à ces 500 wagons ont été dénoncées par les chemins de fer allemands pour les 30 mai et 21 juin.

b. Service des gares et conduite des trains.

1. Le transport des marchandises d'Italie en Suisse et en Allemagne (en transit par la Suisse) s'est heurté à de grosses difficultés au commencement de l'exercice, parce que les chemins de fer italiens de l'Etat ne laissaient plus leurs wagons couverts passer la frontière italo-suisse et y retenant les bâches recouvrant les wagons ouverts.

A la suite de négociations qui eurent lieu à Rome, nous pûmes obtenir que les chemins de fer italiens de l'Etat laissent de nouveau pénétrer en Suisse leurs wagons ouverts, sans modification du chargement. Pour les envois à destination de l'Allemagne, les bâches ne purent cependant être utilisées que jusqu'à la station de transit suisse-allemande.

L'ouverture des hostilités entre l'Italie et l'Autriche, le 23 mai, eut pour effet de suspendre presque complètement le service des marchandises italo-suisse pendant quelques jours, c'est-à-dire jusqu'à la conclusion d'une entente avec les chemins de fer italiens de l'Etat sur la façon de traiter leurs wagons en Suisse. Le transport des marchandises d'Italie en Allemagne et vice versa (en transit par la Suisse) est complètement arrêté depuis le 22 mai.

2. De nouvelles prescriptions pour le transport des expéditions partielles de petite vitesse, ainsi qu'un nouveau tableau des courses, sont entrés en vigueur dans le courant de juillet. En voici les avantages : plus prompt expédition des marchandises de détail, utilisation plus rationnelle des wagons et allègement des trains de marchandises de détail. L'innovation eut une très heureuse influence, notamment en ce qui concerne la pénurie de matériel (voir chiffre 7, page 17).

c. Service des télégraphes et des installations électriques.

1. Les installations électriques sur la nouvelle ligne du *Hauenstein Sissach-Olten* étaient achevées à la fin de l'exercice. On a en particulier posé entre la gare aux voyageurs d'Olten et la station de Tecknau des câbles d'une longueur totale de 51,5 km, dont 35,5 km à faible courant et 16 km à fort courant.

2. Le montage en parallèle des appareils sur les conduites télégraphiques, commencé il y a quelques années, est achevé pour le moment. Cette opération a pour effet d'améliorer et d'accélérer dans une notable mesure et à peu de frais la correspondance télégraphique sur le réseau des chemins de fer fédéraux.

3. On a, grâce à l'*Oscillographe*, trouvé le moyen de mettre fin aux perturbations, plus ou moins prononcées selon la densité et la charge des trains, qui se produisaient depuis l'ouverture de la ligne du *Loetschberg* sur nos conduites à faible courant mises à terre à Brigue.

4. A l'occasion de l'établissement de la nouvelle usine du *Massaboden*, près de Brigue, qui fournit l'énergie pour la traction électrique dans le tunnel du *Simplon* et alimente également la gare de Brigue de lumière et d'énergie, on a posé le câble de 25,000 volts entre cette usine et le portail nord du tunnel. Six kilomètres de ce câble alimentent provisoirement des moteurs pour la construction du tunnel II.

5. Des prescriptions générales pour le bloc-système sur les lignes à voie unique ont été édictées le 15 juin; elles sont entrées en vigueur le 1^{er} novembre.

d. Service de la traction et des ateliers.

1. Vu le besoin urgent de wagons couverts, nous avons décidé de renoncer, pour le moment, à l'achat des 40 voitures de la série C et des 20 wagons ouverts de la série M⁶ prévus au budget, et de faire construire en revanche des wagons couverts de la série K. Nous avons commandé, à valoir sur les sommes prévues au budget, 10 voitures de III^e classe à quatre essieux (C^{4u}), 350 wagons K³, ainsi que les 500 wagons K³ prévus par l'arrêté du Conseil fédéral du 27 novembre 1915 (voir IIIa, chiffre 7). Ce matériel, livrable jusqu'à fin 1916, a été adjugé comme suit:

a. à la Société industrielle suisse, à Neuhausen:

par marché du 31 décembre 1915:

10 voitures à quatre essieux de la série C^{4u},
345 wagons couverts de la série K³;

b. à la Fabrique suisse, de wagons, S. A., à Schlieren:

par marché du 31 décembre 1915:

425 wagons couverts de la série K³;

c. aux ateliers C. F. F. d'Olten, Zurich et Coire:

80 wagons couverts de la série K³.

Les ateliers de Coire ont en outre été chargés de construire dix trucs transporteurs pour la ligne du lac de Brienz.

2. Nous avons fait installer l'éclairage à l'aide de *dynamos* dans les 34 voitures encore éclairées au gaz qui sont utilisables sans restrictions.

3. Pour mieux mettre à profit le vieux matériel roulant, nous avons ordonné les améliorations suivantes:

- a) installation de dynamos pour l'éclairage électrique dans 42 voitures du V^e arrondissement qui, jusqu'ici, étaient éclairées au gaz. Cette mesure a permis de supprimer l'usine à gaz des C. F. F. à Bellinzone, dont l'exploitation n'était plus économique;
- b) changement de la désignation de sept voitures de la série AB³ (I^e et II^e classe) en voitures B³ (II^{me} classe);
- c) installation du frein *Westinghouse* non automatique à dix fourgons de la série F du II^e arrondissement;
- d) aménagement de 77 wagons de la série M³ pour qu'ils puissent servir aussi au transport de sable et de gravier;
- e) transformation de 50 wagons de la série L⁵, qui servaient jusqu'ici au transport du charbon, en véhicules pour le transport de la chaux et du ciment.
- f) aménagement de 50 autres wagons de la série L⁵ pour le transport du coke.

4. Nous avons fait transformer le reste (4 pièces) des wagons à quatre essieux de la série FZ^{4u} combinés à l'usage d'*ambulant postal* et de fourgon en fourgons ordinaires de la série F^{4u}, comme cela a déjà eu lieu précédemment pour les autres wagons de la même série.

5. Comme suite à ce que nous avons dit au sujet de l'amélioration du système des commandes et de la centralisation de ces dernières (voir chapitre A, chiffre 9, lettre o, page 5), nous donnons ci-après une liste des objets et du matériel qui, au cours de l'exercice, ont été commandés par le service de la traction et des ateliers:

- 215 essieux de tenders et de wagons,
- 546 roues pleines,
- 4 226 bandages de roue,
- 670 boîtes à huile et pièces de boîtes à huile,
- 8 303 ressorts de suspension, de traction, à boudin et à vis,
- 606 barres d'acier pour ressorts,
- 17 060 pièces diverses d'appareils de traction et de choc,
- 15 réservoirs à air principaux,
- 16 tachymètres,
- 25 fumivores,
- 52 vérins à chariot,
- 2 774 t de sabots de frein,
- 540 t de barreaux de grille,
- 300 batteries pour l'éclairage des trains,
- 88 dynamos pour l'éclairage des trains,
- 88 régulateurs de tension,
- 88 poulies pour dynamos,
- 18 000 m de courroies pour dynamos servant à l'éclairage des trains,
- 23 300 lampes à incandescence,
- 586 pièces d'accouplement pour le chauffage à la vapeur,
- 30 000 kg d'étain de Banca ou de Malacca,
- 13 930 „ de plomb,
- 2 000 „ de cuivre phosphoreux,

1 600	kg	de soudure forte de cuivre,
2 070	„	de laiton sous différentes formes,
600	„	de zinc en saumon,
2 200	„	de métal deltoïde,
4 000	„	d'antimoine,
35 000	„	de soude,
2 000	„	de craie,
30 000	„	d'huile de colza,
18 000	„	d'huile de lampe,
9 000	„	d'essence de térébenthine et de succédanés,
20 000	„	d'huile de lin,
18 000	„	d'huile de Bayonne,
20 000	„	d'huile combustible pour moteurs Diesel,
1 600	„	d'huile à brûler pour moteurs Diesel,
10 000	„	d'huile à parquets,
6 000	„	d'huile pour urinoirs,
1 000	„	d'huile spéciale pour pompes à air Westinghouse,
8 500	„	d'huile de sésame,
3 400	„	de graisses diverses,
1 440	t	de houille de forge,
90	t	de charbon de hêtre,
2 590	t	de coke de la Ruhr, concassé,
2 000	t	de gaillettes d'anthracite de la Ruhr,
400	t	de briquettes d'anthracite ovoïdes,
50	t	de briquettes de lignite,
3 000		torches de résine,
10		creusets de graphite avec accessoires.

6. A l'instar de ce qui s'est fait pour les commandes de matières destinées à l'exploitation, on a également confié au service de la traction et des ateliers de la Direction générale la *vente des vieux matériaux provenant des ateliers*. On obtint ainsi l'uniformité nécessaire et notamment aussi des prix plus favorables. Des ventes importantes ont été effectuées au cours de l'année.

7. Les *marchés* avec la Société rhénane de vente de charbon et d'affrètement, à Mülheim-Ruhr, et avec la Direction royale des mines de Sarrebruck pour la *fourniture de combustible destiné au chauffage des locomotives* ont pris fin le 31 mars 1915; de nouvelles négociations

furent entamées à temps pour subvenir à nos besoins ultérieurs. Les circonstances ont empêché la conclusion de marchés pour plusieurs années, aussi n'a-t-on pu s'assurer le nécessaire que jusqu'au 31 décembre 1915, et cela de la façon suivante:

- a. Le 20 avril, un supplément au marché des 22 mars et 7 avril 1909 a été conclu avec la Société rhénane de vente de charbons, et d'affrètement (société à responsabilité limitée), à Mülheim-Ruhr, pour la fourniture d'une quantité totale de 290,000 tonnes de houille et de briquettes de la Ruhr, ainsi que de coke, pendant la période du 1^{er} avril au 31 décembre 1915; il a en outre été convenu avec cette société que l'arriéré à valoir sur l'ancien marché, soit en tout 190,844 tonnes, serait livré par la suite.
- b. Pour le moment, il n'a pas été conclu de nouveau marché avec la Direction royale des mines de Sarrebruck, mais on est uniquement convenu de parfaire l'arriéré par la fourniture de 70,000 tonnes à partir du 1^{er} janvier 1915.
- c. Le 3 avril, un marché a été conclu pour la première fois avec la Société des entrepôts M. Stromeyer, à Constance et Kreuzlingen, pour la fourniture de 50,000 tonnes de houille de la Ruhr et de coke pendant la période du 1^{er} avril au 31 décembre 1915.

Une petite commande de briquettes belges, faite à titre d'essai, n'ayant pas donné des résultats satisfaisants, nous avons renoncé à de nouveaux achats.

8. Pour satisfaire au désir de la majorité des ouvriers, nous avons décidé de *fermer les ateliers de Romanshorn le samedi après-midi* (comme précédemment à Olten et Rorschach), en maintenant la durée de travail à 54 heures par semaine. Les heures de travail en moins du samedi sont compensées par une prolongation correspondante les autres jours de la semaine.

9. L'effectif des ouvriers d'ateliers proprement dits, leur répartition par classe et le chiffre de leur salaire moyen par heure au 1^{er} avril 1915 et 1914 accusent les chiffres suivants:

IV. Département des travaux.

a. Généralités.

1. Par les prescriptions ci-après, nous avons réglé les conditions d'engagement des *garde-barrières femmes* dont le poste a perdu de son importance par suite de changements durables des conditions de trafic et qui, d'après les règles en vigueur, devraient de ce fait être transférées dans un degré de salaire inférieur (anciennes lignes Sissach-Olten et Bienne-Soieboz-Moutier):

a. Les conditions d'engagement doivent en principe être remaniées.

b. On offrira dès que possible aux titulaires un nouveau poste avec l'ancien salaire.

c. Si elles préfèrent rester à leur poste, elles devront se soumettre à la réduction de salaire.

d. Lorsqu'un nouveau poste ne pourra leur être offert, les titulaires recevront leur ancien salaire pendant quelques temps, mais au maximum pour six mois.

2. Nous avons élaboré des *prescriptions* uniformes pour la pose et l'entretien de la *superstructure*.

3. Vu la nouvelle ordonnance sur les ponts, du 7 juin 1913, nous avons révisé les *types normaux* pour *ponceaux*. Le Département des chemins de fer les a approuvés le 5 février 1915.

4. Nous avons l'intention de remplacer successivement l'*éclairage des signaux*, qui se fait actuellement au pétrole, par l'éclairage électrique. Ce dernier assure une lumière régulière même en cas de tempête et de fortes chutes de neige, alors que, souvent, l'éclairage à l'huile ne résiste pas. L'éclairage électrique simplifie également l'entretien et le service. On se proposait de fixer les fils, considérés comme conduites à faible courant, aux poteaux communs des chemins de fer fédéraux et de l'administration des télégraphes. Cette dernière exigeait cependant que ces fils fussent déclarés conduites à fort courant et traités comme telles, ce qui eût fortement augmenté les frais d'installation. Comme nous ne pouvions pas nous rallier à cette manière de voir, nous en appelâmes au Conseil fédéral, qui, après avoir entendu l'inspection principale des télégraphes et la Commission suisse pour les installations électriques, décida, sur la proposition de son Département des chemins de fer, que les installations d'éclairage des signaux devaient être déclarées conduites à fort courant; il nous autorisa cependant, à certaines conditions, à fixer les fils aux poteaux communs, au-dessous des conduites à faible courant, quand une autre solution entraînerait un notable surcroît de dépenses. L'éclairage électrique des signaux sera installé pour le moment à quatre stations intermédiaires simples de chaque arrondissement. Il coûtera fr. 2500 environ par station.

b. Travaux.

1. Le *budget de construction* de 1915 prévoyait pour la construction de nouvelles lignes (tunnel du Simplon et chemin de fer du lac de Brienz) et pour les travaux neufs et de parachèvement des lignes en exploitation une somme d'environ 10¹/₂ millions de francs, plus une dépense de près de 9¹/₂ millions pour le cas où la situation s'améliorerait. Cette dernière somme a été portée à 15 millions par l'Assemblée fédérale. Bien que la situation ne se soit pas améliorée depuis l'établissement du budget, nous nous sommes vus obligés de faire usage d'une partie du crédit éventuel de 15 millions, afin de poursuivre des travaux commencés en vertu de contrats antérieurs à la guerre. L'arrêt des travaux aurait souvent entraîné des pertes sensibles, parce qu'en cas de suspension de longue durée diverses constructions inachevées se seraient détériorées. La continuation et l'achèvement de certains travaux, tels que les enclenchements, s'imposaient par des raisons d'ordre technique. Pour d'autres, nous devons marcher de pair avec l'avancement de nouvelles lignes qui se soudent à notre réseau. Nous citons par exemple: le passage sous voie du chemin de fer Soleure-Berne, près de Zollikofen, et l'extension de la gare principale de Soleure (passage pour piétons) comme station terminus de cette ligne, l'agrandissement de la station de Longeau pour l'entrée de la ligne Moutier-Longeau, l'agrandissement de la gare de Sissach pour l'entrée de la nouvelle ligne du Hauenstein, les travaux d'agrandissement à Gäschenen, qui sont en corrélation avec le chemin de fer des Schöllenen, et la transformation de la gare de Brienz pour l'entrée de la ligne du lac de Brienz. Nombre d'autres travaux ont été entrepris pour occuper des ouvriers sans travail.

Etant donné ce qui précède et comme nos besoins de trésorerie étaient notablement inférieurs au chiffre qui avait été prévu au début de la guerre, nous avons demandé au Département des chemins de fer, le 13 février, si le Conseil fédéral pourrait se déclarer d'accord que nous affections encore 5 millions de francs à des constructions. En séance du 16 mars, le Conseil décida de nous donner son consentement.

2. Nous avons donné au Département des chemins de fer notre *préavis* sur les projets suivants:

a. Jonction du chemin de fer Haute Argovie—Seeland aux *stations de Herzogenbuchsee, Lyss et Suberg*.

b. Projet de la compagnie des chemins de fer routiers de Schwyz pour la pose d'une voie d'évitement à *Seewen*.

c. Projet général de construction du chemin de fer électrique à voie étroite *Langenthal-Melchnau*, touchant le tronçon sur lequel se trouve le *passage supérieur* de ce chemin de fer traversant notre ligne Langenthal-Roggwil.

Une entente est intervenue avec cette compagnie, entente suivant laquelle la route cantonale qui croise notre ligne empruntera son passage supérieur.

d. Croisement des *chemins de fer routiers du Rhin* avec notre réseau à la station de *Heerbrugg*.

3. La commune valaisanne de *St. Gingolph* nous a demandé, par l'organe des autorités cantonales, d'installer une *halte* sur son territoire. Le village de ce nom est à cheval sur la frontière franco-suisse. La station est sur France. Les habitants de la partie suisse du village qui voulaient utiliser le chemin de fer à destination du Valais, devaient se soumettre aux formalités douanières très sévères en ce moment. Les voyageurs qui, du Valais, voulaient se rendre dans cette partie du village subissaient les mêmes inconvénients. Nous avons acquiescé à cette demande et installé une halte provisoire, sous la réserve expresse qu'elle sera supprimée après la guerre.

Nous avons répondu négativement à deux demandes portant, l'une sur le transfert de la *halte de Founex* au sud de la localité ou sur l'établissement d'une deuxième halte, et l'autre sur l'extension des installations de la *halte de Niederwangen*, ouverte récemment à l'exploitation.

4. Travaux exécutés. Nous renvoyons aux observations contenues aux pages 54 à 63 du présent rapport.

c. Entretien de la voie.

Nos observations figurent dans les diverses rubriques du compte d'exploitation.

d. Travaux préliminaires pour la traction électrique.

Nous avons établi un plan d'exécution des travaux d'installation de la traction électrique sur le tronçon *Erstfeld-Bellinzona*. D'après ce plan, les travaux sont répartis comme suit: La Direction générale se charge des usines hydro-électriques, des sous-stations et des postes d'appareils sectionneurs des usines, de l'équipement électrique des sous-stations et des postes d'appareils sectionneurs sur la ligne, des installations à faible courant et des conduites sous câble; la Direction du V^e arrondissement est chargée des sous-stations et des postes d'appareils sectionneurs sur la ligne, équipement électrique non compris, des conduites électriques à courant fort et des modifications à apporter aux installations du chemin de fer, du creusage, ainsi que des travaux nécessaires pour les installations à faible courant et les câbles pour le transport d'énergie, des ateliers principaux, des dépôts et des remises, des bâtiments neufs et des modifications à apporter aux installations existantes.

e. Administration du matériel de la voie.

1. La vente des *vieux matériaux* a produit la somme de fr. 1,393,498. 54.

Les prix du vieux fer, comme du reste ceux de tous les métaux, ont subi une forte hausse depuis l'ouverture des hostilités. Après l'entrée en guerre de l'Italie, ils ont atteint des chiffres inconnus jusqu'alors. Le prix

moyen, par tonne, obtenu lors de la mise en vente du vieux matériel de superstructure a atteint:

le 4 avril 1914	fr. 78. 33
„ 22 janvier 1915	„ 102. 88
„ 31 décembre 1915	„ 190. 25

2. Nos besoins en *rails d'acier* et en *traverses métalliques*, ainsi qu'en rails pleins pour lames d'aiguilles, sont couverts jusqu'en 1917 par des contrats avec l'Union des aciéries allemandes, S. A., à Dusseldorf, du 29 novembre 1913. Jusqu'à ce jour, les livraisons n'ont pas souffert du fait de la guerre.

3. Les *traverses de bois* pour 1916 nous seront fournies par 32 maisons suisses, avec lesquelles nous avons passé des contrats pour 17,470 traverses ordinaires et 382 m³ de traverses pour branchements et ponts. La dépense s'élèvera à fr. 131,083.

4. Le *matériel d'attache* pour 1916 nous sera fourni par cinq maisons suisses, pour la somme de fr. 201,880; il sera entièrement confectionné en Suisse.

5. Nous donnons ci-après un aperçu des quantités de matériaux achetés au cours de l'exercice:

<i>Rails en acier Thomas:</i>		Tonnes
Type C. F. F. I, de 45,9 kg par mètre		6 083
„ „ II, „ 48,8 „ „ „		4 192
„ „ V, „ 36,0 „ „ „		1 600
	Total	<u>11 875</u>

<i>Traverses métalliques:</i>		Pièces	Tonnes
Traverses C. F. F. I, 2,70 m pour lignes principales	19 954		1 523
Traverses C. F. F. V, 2,45 m pour lignes secondaires	660		39
Traverses doubles C. F. F. I, 2,70 m pour lignes principales	1 294		163
	Total	<u>21 908</u>	<u>1 725</u>

<i>Attaches de rails</i>	<u>2 067</u>	tonnes
------------------------------------	--------------	--------

<i>Changements et croisements:</i>		pièces
Changements simples	148	
„ pour aiguilles anglaises	310	
	Total	<u>458</u>
Croisements simples	252	
„ doubles	256	
„ anormaux	25	
	Total	<u>533</u>

Cœurs en fonte en coquille et en fonte d'acier	71	pièces
Pointes de cœur en acier Martin	190	„
Cornières pour contre-rails	76	tonnes
Contre-rails complets	850	pièces
Tôles pour aiguilles et croisements	220	tonnes
Cales en fonte pour aiguilles et croisements	45	„
Appareils de manœuvre pour branchements		
simples	150	pièces
Appareils de manœuvre pour branchements		
anglais	50	„

V. Département du contentieux.

a. Généralités.

1. Dans l'intérêt de l'uniformité, nous avons donné aux Directions d'arrondissement des instructions de principe sur la *remise de permis de circuler sur la voie*.

D'après ces instructions, les personnes ayant légalement accès sur le domaine du chemin de fer (v. art 1^{er}, 2^e alinéa, de la loi concernant la police des chemins de fer et art. 20, 2^e alinéa, de la loi fédérale concernant les installations électriques à faible et à fort courant) doivent recevoir la carte de légitimation nécessaire, sans frais et sans engagement (voir deuxième alinéa ci-après).

Les permis délivrés à d'autres personnes (y compris les fonctionnaires et les employés d'autres administrations de chemins de fer) donnent lieu à la perception d'une indemnité qui est calculée en raison de la durée de la légitimation, et qui sert à couvrir les risques d'accidents assumés par le chemin de fer.

Est supprimée la condition dont dépendait la remise facultative de permis de circuler sur la voie, condition d'après laquelle un tiers devait dédommager les chemins de fer fédéraux, au cas où ces derniers étaient obligés de payer une indemnité pour accident au porteur d'une légitimation, sur la base des lois relatives à la responsabilité civile.

2. Nous avons donné une instruction générale sur les *enquêtes touchant les graves accidents d'exploitation* (dérailements, tamponnements, accidents mortels, etc.) et la *mise en danger de l'exploitation*.

3. M. le docteur Michalski, nommé le 22 juillet 1914 au poste provisoire de *médecin en chef* (v. rapport de gestion de 1914, chiffre 15, p. 159), est entré en fonctions le 15 juin. Nous en avons avisé les Directions d'arrondissement en les invitant à s'adresser au médecin en chef chaque fois que les circonstances rendront désirable le préavis d'un expert médical (vérification de certificats médicaux, examen de malades, consultations, etc.).

En date du 24 décembre, nous avons soumis au Conseil d'administration un projet de *règlement sur le service médical*, qui définit les attributions du médecin en chef.

Le 7 décembre, après de longs travaux préparatoires en collaboration avec des médecins, nous avons publié une *instruction uniforme sur les premiers secours en cas d'accident*. Cette instruction a été mise, au prix coûtant, à la disposition des autres administrations de chemins de fer.

4. Une demande de *concession des forces de la Barberine et de l'Eau-Noire* a été présentée au Conseil d'Etat du canton du Valais, à l'intention du Conseil fédéral (v. rapport de gestion de 1914, chiffre 10, page 157).

Nous avons en outre demandé au gouvernement du canton d'Argovie à quelles conditions il renouvellerait, en faveur des chemins de fer fédéraux, la *concession du droit d'utiliser les forces hydrauliques de la partie*

de l'Aar près de Rapperswil, entre Kirchberg et Auenstein, accordée en 1910 à la maison Kummeler & Matter, à Aarau, et expirée dans l'intervalle sans qu'il en ait été fait usage. Si elle nous était octroyée, nous pourrions renoncer à celle portant sur la partie de l'Aar entre Wildegg et Brougg, moins avantageuse pour nous, mais que nous avons sollicitée autrefois, parce que nous avons besoin, dans le voisinage d'Oltén ou de Brougg, d'une grande usine pour la future exploitation électrique des lignes principales du nord de la Suisse. Les négociations se poursuivent.

5. Le 5 août, le Département des postes et des chemins de fer nous a transmis, pour préavis, le projet d'une loi fédérale apportant des modifications et des adjonctions à celle du 24 juin 1874 concernant les *hypothèques sur les chemins de fer et la liquidation forcée de ces entreprises*, projet que M. Isler, conseiller aux Etats, avait été chargé d'élaborer.

Nous avons en outre été invités à nous prononcer sur diverses questions touchant l'interprétation des articles 10 et 40, 3^e alinéa, du *projet de loi fédérale sur l'utilisation des forces hydrauliques* combinés avec l'art. 10 de la loi de rachat (exemption d'impôts des chemins de fer fédéraux).

Nous avons transmis nos observations au Département des chemins de fer.

6. La Société suisse de surveillance économique (S. S. S.) ayant demandé que les chemins de fer fédéraux participent au contrôle des importations et des exportations de marchandises, le Conseil fédéral a décidé, le 29 décembre, que les C. F. F. devaient prêter leur concours aux fonctionnaires de la S. S. S. chargés d'enquêter sur de prétendues infractions aux engagements pris envers cette société. Les organes de celle-ci doivent chaque fois s'adresser au Département politique, division du commerce, qui, par l'intermédiaire du Département des chemins de fer, invite les C. F. F. à donner les renseignements nécessaires.

b. Assurances.

1. L'étude de la question touchant *l'assurance pour les accidents de personnes survenant sur le réseau du chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg* (v. rapport de gestion de 1914, chiffre 1, page 155) nous a engagés à ne pas nous charger de cette assurance, aussi avons-nous recommandé au Comité de direction du B. T. B. de créer un fonds spécial destiné au paiement d'indemnités pour accidents, en tant que celles-ci ne sont pas couvertes par l'assurance fédérale; jusqu'au moment où ce fonds aurait atteint un certain chiffre, il serait bon, disions-nous, d'assurer au moins les tierces personnes auprès d'une compagnie d'assurance.

En exécution d'un mandat reçu à cet effet, nous avons conclu avec la compagnie suisse d'assurance contre les risques d'accidents et de responsabilité civile „Helvetia“ à Zurich, au nom et aux frais dudit chemin de fer, un

contrat pour l'assurance des voyageurs et des tiers contre les accidents survenant sur son réseau; ce contrat est entré en vigueur le 1^{er} août.

2. La promulgation, dans le *canton de Berne*, d'une nouvelle loi sur l'assurance des bâtiments contre l'incendie a nécessité un *nouveau classement de nos bâtiments* dans ledit canton.

3. Nous avons renoncé à *réviser* pendant l'exercice la *valeur d'assurance* des objets garantis par notre *fonds d'assurance contre l'incendie*.

4. Les *caisses cantonales obligatoires d'assurance* nous ont payé fr. 2273. — pour 12 sinistres.

5. Notre *fonds d'assurance contre l'incendie* a été débité en 1915 d'environ fr. 16,300. — pour 73 sinistres.

c. Cautionnements.

1. La *révision des cautionnements fournis en garantie de crédits pour frais de transport*, effectuée pendant le IV^e trimestre, n'a donné lieu à aucune mesure spéciale.

2. *L'état des sûretés* était le suivant au 31 décembre 1915:

a. Sûretés fournies en espèces:

Direction générale:	322	au	montant	de	fr.	368,170.	—
I ^{er} arrondissement:	230	"	"	"	"	122,400.	—
II ^e	205	"	"	"	"	44,900.	—
III ^e	43	"	"	"	"	11,975.	—
IV ^e	75	"	"	"	"	21,065.	—
V ^e	134	"	"	"	"	41,180.	—

b. Sûretés fournies en titres:

Direction générale:	663	au	montant	de	fr.	5,818,479.	—
I ^{er} arrondissement:	49	"	"	"	"	124,656.	—
II ^e	54	"	"	"	"	116,039.	—
III ^e	77	"	"	"	"	146,607.	—
IV ^e	61	"	"	"	"	196,050.	—
V ^e	51	"	"	"	"	163,989.	—

c. Cautionnements:

Direction générale:	869	au	montant	de	fr.	8,800,676.	—
I ^{er} arrondissement:	57	"	"	"	"	185,180.	—
II ^e	87	"	"	"	"	467,635.	—
III ^e	102	"	"	"	"	232,915.	—
IV ^e	68	"	"	"	"	127,370.	—
V ^e	27	"	"	"	"	144,550.	—

Au total 3174 sûretés pour fr. 17,133,836. — (en 1914: 3698 pour fr. 18,568,322. —).

Dans cette somme sont comprises 23 *sûretés générales* s'élevant à fr. 2,181,000. —.

d. Impôts.

1. Les *registres des impôts* ont été révisés et établis à nouveau dans le II^e arrondissement.

2. Un *recours* a été adressé au Conseil d'Etat du canton de Zurich contre la taxation des biens-fonds des

chemins de fer fédéraux à Albisrieden (région de sources et de captation d'eaux). Il n'est pas encore intervenu de décision.

e. Accidents.

Nous nous référons, quant au *nombre des accidents* donnant lieu à responsabilité civile et aux *indemnités payées* en 1915, aux tableaux statistiques et aux comptes annexés au présent rapport.

Il a été *réglé* pendant l'exercice les cas de responsabilité suivants:

par la Direction du	I ^{er}	arrondissement:	33
"	II ^e	"	35
"	III ^e	"	35
"	IV ^e	"	12
"	V ^e	"	8
Total			123 (130 en 1914)

Dix des arrangements conclus par les Directions d'arrondissement ont dû être soumis à notre ratification, conformément au règlement d'exécution de la loi sur le rachat.

f. Achats et ventes de terrains.

Nous empruntons les données suivantes aux tableaux statistiques:

Achats de terrain:

	Parcelles	Superficie m ²	Prix d'achat Fr.
I ^{er} arrondissement:	50	31,339	62,346. 63
II ^e	96	50,570	143,492. 90
III ^e	42	25,025	324,074. 50
IV ^e	142	67,459	199,626. —
V ^e	50	5,278	15,766. 85
Total	380	179,671	745,306. 88

Ventes de terrain:

	Parcelles	Superficie m ²	Prix de vente Fr.
I ^{er} arrondissement:	15	8,309,6	7,329. 85
II ^e	9	27,879,2	94,272. —
III ^e	6	3,693,4	1,343. 35
IV ^e	18	16,740	8,844. 05
V ^e	24	13,166	9,290. —
Total	72	69,788,2	121,079. 25

g. Réclamations.

1. D'une manière générale, les relations d'affaires avec les Etats neutres et belligérants ont aussi été normales pendant cet exercice.

Eu égard aux fortes variations du change sur les Etats belligérants, nos parts aux indemnités payées par les chemins de fer de ces Etats ne nous sont plus payées à un cours uniforme fixe comme avant la guerre, mais à un cours du jour adapté à la situation réelle.

2. *Réclamations et irrégularités* dans le *service international* (Direction générale) et dans le *service interne* (Directions d'arrondissement):

A. Réclamations adressées aux chemins de fer fédéraux.

I. Nombre des réclamations.

	Pour perte totale ou partielle et pour avarie							Pour retard				
	Réclamations non liquidées provenant de 1914	Réclamations reçues en 1915	Liquidées par le paiement d'indemnités		Repoussées		Restaient à liquider à la fin de 1915	Réclamations non liquidées provenant de 1914	Réclamations reçues en 1915	Liquidées par le paiement d'indemnités	Re-poussées	Restaient à liquider à la fin de 1915
			par les services du contentieux	par les stations	par les services du contentieux	par les stations						
Direction générale . . .	1,135	6,409	893	1,029	1,925	1,687	2,010	295	687	120	288	574
I ^{er} arrondissement . . .	67	1,586	309	794	216	255	79	29	203	139	71	22
II ^e " . . .	41	2,021	459	941	427	199	36	4	174	143	31	4
III ^e " . . .	5	1,683	245	1,099	154	183	7	3	211	133	78	3
IV ^e " . . .	9	1,135	149	503	279	211	2	3	100	60	43	—
V ^e " . . .	7	1,089	176	572	193	141	14	3	73	43	31	2
Total	1,264	13,923	2,231	4,938	3,194	2,676	2,148	337	1,448	638	542	605
En 1914	1,203	14,306	2,282	7,180	2,356	2,427	1,264	575	2,169	1,432	975	337

II. Montant des indemnités.

	Pour perte totale ou partielle et pour avarie				Pour retard		
	Indemnités réclamées	Indemnités payées			Indemnités réclamées	Indemnités payées	Part des C. F. F.
		par les services du contentieux.	par les stations	Part des C. F. F.			
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
Direction générale . . .	997,138	100,082	20,571	41,481	105,880	7,930	2,465
I ^{er} arrondissement . . .	52,513	17,276	10,449	27,121	4,898	1,205	1,199
II ^e " . . .	56,359	18,189	12,140	29,495	3,682	1,136	1,136
III ^e " . . .	62,954	18,031	18,471	35,318	7,054	1,819	1,819
IV ^e " . . .	32,958	8,054	5,501	12,191	2,698	941	941
V ^e " . . .	24,653	5,100	4,924	9,270	4,615	628	628
Total	1,226,575	166,732	72,056	154,876	128,827	13,659	8,188
En 1914	777,766	180,457	125,819	151,526	156,525	35,028	14,650

B. Réclamations adressées à d'autres administrations pour des transports auxquels participent les chemins de fer fédéraux.

	I ^o Nombre des réclamations				II ^o Indemnités auxquelles participent les chemins de fer fédéraux			
	Pour perte totale ou partielle et pour avarie		Pour retard		Pour perte totale ou partielle et pour avarie		Pour retard	
	Réclamations transmises aux CFF	Réclamations liquidées par paiement d'indemnités de la part des CFF	Réclamations transmises aux CFF	Réclamations liquidées par paiement d'indemnités de la part des CFF	Total des indemnités	Part des CFF	Total des indemnités	Part des CFF
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
Direction générale . . .	1,469	799	333	117	122,742	30,559	18,445	5,949
I ^{er} arrondissement . . .	196	135	20	11	4,777	4,056	126	119
II ^e " . . .	158	158	10	10	4,884	3,250	192	136
III ^e " . . .	146	129	9	7	3,664	1,991	73	63
IV ^e " . . .	52	52	2	2	1,704	1,247	10	5
V ^e " . . .	48	48	1	—	1,206	875	—	—
Total	2,069	1,321	375	147	138,977	41,978	18,846	6,272
En 1914	2,825	2,124	1,372	435	240,266	71,553	28,724	8,251

C. Irrégularités.

	Avaries ou pertes partielles	Empêchements à la livraison
Direction générale	1,026	765
I ^{er} arrondissement	858	669
II ^e "	42	336
III ^e "	181	441
IV ^e "	346	254
V ^e "	144	139
Total	2,597	2,604
En 1914	2,537	3,964

Procès.

	Pour perte totale ou partielle et pour avarie						Pour retard					
	En cours le 1 ^{er} janvier 1915	Intentés en 1915	Liquidés en 1915			En cours le 31 décembre 1915	En cours le 1 ^{er} janvier 1915	Intentés en 1915	Liquidés en 1915			En cours le 31 décembre 1915
			Entièrement ou en partie en faveur des C.F.F.	En faveur des réclamants	Total				Entièrement ou en partie en faveur des C.F.F.	En faveur des réclamants	Total	
Direction générale	15	34	14	4	18	31	1	1	—	—	—	2
I ^{er} arrondissement	6	3	2	—	2	7	1	1	1	—	1	1
II ^e "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
III ^e "	1	2	1	—	1	2	—	—	—	—	—	—
IV ^e "	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
V ^e "	1	4	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—
Total	23	44	17	4	21	46	2	2	1	—	1	3
En 1914	21	17	12	4	16	22	2	4	3	—	3	3

h. Administration des caisses de pensions, de secours et des malades.

A. Généralités.

1. Les comptes et bilans de 1914 soumis au Département suisse des chemins de fer et à l'Office fédéral des assurances sociales n'ont donné matière à aucune observation ni décision spéciale de la part de ces autorités.

2. L'ouverture de la caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents, à Lucerne, qui aura lieu probablement le 1^{er} janvier 1917 a nécessité une révision des statuts de la caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et employés à poste fixe, et notamment de ceux de la caisse des malades et de secours pour les ouvriers permanents (voir notre rapport sur la gestion et les comptes de l'année 1914, page 175, chiffre 6). Ces travaux très étendus sont assez avancés pour être soumis à une discussion avec les associations du personnel.

A part cette révision des différentes caisses d'assurance, nous avons encore élaboré un projet de règlement concernant les prestations supplémentaires en cas d'accidents survenus dans l'exploitation, pour compenser les différences entre les prestations accordées jusqu'ici conformément aux lois sur la responsabilité civile et les prestations nouvelles de la caisse nationale d'assurance en cas d'accidents (promesse Comtesse).

La Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents, à Lucerne, nous ayant demandé si nous étions

disposés à *accepter une agence* conformément à l'art. 54 de la loi fédérale sur l'assurance-maladie et accidents, nous nous sommes déclarés d'accord, en qualité d'administrateurs de la „Caisse d'assurance en cas de maladie pour les ouvriers des C.F.F.“, de mettre à disposition notre organisation pour les membres de notre caisse-maladie et, le cas échéant, pour tout notre personnel soumis à l'assurance; nous avons en outre l'intention de demander, après l'ouverture de la Caisse nationale, à être chargés de l'assurance pour les soins médicaux et pharmaceutiques et l'indemnité de chômage conformément aux art. 55 à 57 de la loi précitée. Nous avons la conviction que la reprise d'une agence et la coassurance faciliteront et simplifieront de beaucoup le concours qui nous est imposé par la loi.

En ce qui concerne la *classification future des risques des personnes occupées au service des chemins de fer fédéraux et soumises à l'assurance*, une entente est intervenue avec la Direction de la Caisse nationale d'assurance sur la base d'une statistique des accidents que nous avons nous-mêmes établie pour les années 1905 à 1912. D'après cette entente, nous aurions à payer pour les catégories d'agents suivantes les prime brutes ci-après, exprimées en pour-cent du traitement ou salaire assuré (y compris les frais d'administration):

1. Personnel des manœuvres et aiguilleurs . . . 3,8
2. Visiteurs, personnel pour l'équipement et le nettoyage du matériel roulant 2,2

3. Personnel des trains	2,2
4. Ingénieurs de la voie et chefs de district	1,8
5. Garde-voie et garde-barrières	1,8
6. Personnel des locomotives	1,4
7. Autre personnel du service de l'expédition	1,0

Jusqu'ici, nos dépenses annuelles pour couvrir les prétentions résultant de la législation sur la *responsabilité civile* étaient les suivantes, exprimées en pour-cent des traitements ou salaires intéressés :

1. Personnel des manœuvres	4,26
2. Visiteurs, personnel pour l'équipement et le nettoyage du matériel roulant	2,14
3. Personnel des trains	2,47
4. Ingénieurs de la voie et chefs de district	1,87
5. Garde-voie et garde-barrières	1,70
6. Personnel des locomotives	1,42
7. Autre personnel du service d'expédition	0,93

Il convient de se rappeler que les prestations qui nous incombaient, en vertu des lois sur la responsabilité civile, étaient beaucoup plus élevées que les prestations futures résultant de la loi sur l'assurance en cas d'accidents. La différence doit être allouée au personnel par l'administration suivant la promesse Comtesse. Dans ces conditions, la réglementation future de l'assurance en cas d'accidents entraînera pour les C. F. F. des charges sensiblement plus fortes que jusqu'ici.

3. A l'occasion du *rachat du tronçon Genève-La Plaine*, les C. F. F. ont repris de la compagnie du P. L. M. quelques agents de nationalité suisse, en s'engageant à continuer de les assurer conformément aux règlements du P. L. M. Ensuite d'une libre entente du 8 novembre 1915 ces agents, qui sont au nombre de 39, ont renoncé à l'assurance P. L. M. et sont entrés dans la caisse de pensions et de secours des C. F. F.; les années de service passées au P. L. M. leur seront comptées. De ce fait le „fonds de retraites P. L. M.“, administré séparément jusqu'ici, passe avec son actif et son passif à la caisse de pensions des fonctionnaires des C. F. F.; il est ainsi mis fin à un dualisme fâcheux dans l'assurance de nos agents. En ce qui concerne les comptes annuels du fonds en question au 31 décembre 1915, nous renvoyons au présent rapport, page 129.

A l'occasion du *passage du tronçon français des lignes Pontarlier-Les Verrières et Pontarlier-Vallorbe à la compagnie du P. L. M.*, des employés et ouvriers de nationalité française affiliés jusqu'ici à nos caisses ont passé au service de ladite compagnie. Aux termes de l'article premier, 3^e alinéa, des conventions des 17 juillet/11 août 1914, le P. L. M. garantit les C. F. F. contre les conséquences de toutes les réclamations qui pourront être formulées par la suite à l'égard de nos caisses de secours par notre ancien personnel de nationalité française. D'autre part, le 5^e alinéa du même article de ces conventions prescrit que pour chaque agent repris par le P. L. M., les C. F. F. doivent verser à cette compagnie le montant des cotisations payées à la caisse de pensions ou à celle des malades, tant par l'agent lui-même que par l'administration. Ont passé au P. L. M. 19 agents affiliés à la caisse de pensions et 21 agents affiliés à la caisse des malades et de secours.

4. Ensuite des décisions de notre Conseil d'administration du 23 octobre 1914 concernant la fusion des caisses de secours des anciennes compagnies du St. Gothard et du Jura Neuchâtelais avec la caisse de pensions des C. F. F., la comptabilité de ces deux caisses a également été réunie à partir du 1^{er} janvier 1915; il s'ensuit que, pour la première fois cette année, les comptes annuels et les bilans des caisses de secours précitées ne sont plus mentionnés séparément.

5. Les *associations du personnel* nous ont adressé deux pétitions concernant des questions de principe :

1. Pétition du 1^{er} juillet 1915, dans laquelle les sociétés du personnel, s'appuyant sur une consultation juridique de M. le D^r Blumenstein, professeur à Berne, ont émis l'avis qu'en arrêtant notre *instruction du 24 octobre 1914 sur l'application de l'art. 36 des statuts de la caisse de pensions et de secours* (octroi extraordinaire de subsides aux assurés dans le besoin pour frais de cure nécessaires; voir aussi page 174, chiffre 3, du rapport annuel de 1914), nous avons outrepassé nos compétences, et que l'instruction contestée ne répondait ni au texte, ni au but social de la disposition statutaire en cause.

Nous avons tenu à faire examiner notre manière de voir par une autorité impartiale, indépendante de l'administration, aussi avons-nous, de notre côté, consulté M. le D^r W. Burckhardt, professeur de droit public à l'université de Berne. Son rapport démontre que nous avons absolument la compétence d'édicter l'instruction contestée, et qu'elle est en parfaite harmonie avec l'art. 36 des statuts de la caisse de secours.

2. Pétition adressée au Conseil fédéral par le „cartel“ des sociétés réunies du personnel des chemins de fer et la commission dite d'Altdorf. Les pétitionnaires demandent surtout que la décision de notre Conseil d'administration du 23 octobre 1914 concernant la *fusion de la caisse de secours des fonctionnaires et employés du St. Gothard avec la caisse de pensions et de secours des chemins de fer fédéraux* (voir rapport de gestion de 1914, page 175, chiffre 5) soit modifiée en ce sens que chaque assuré, affilié jusqu'ici à la caisse de secours du chemin de fer du St. Gothard, continue à pouvoir opter en faveur des statuts de la G. B. ou de ceux de la caisse de pensions et de secours des C. F. F.

Le Département des chemins de fer nous a transmis cette pétition le 4 août pour préavis. Nous avons attiré l'attention, dans notre rapport, sur l'inadmissibilité de ce postulat au point de vue de la technique des assurances.

Le Conseil fédéral a reconnu le bien-fondé de notre préavis et a répondu dans le même sens aux pétitionnaires.

B. Caisse de pensions et de secours.

1. Au cours de l'exercice, l'administration des caisses de pensions et de secours a eu à régler les cas ci-après, conformément aux statuts :

Mise en invalidité et décès	Direction générale	Arrondissements					Total
		I	II	III	IV	V	
<i>Invalides :</i>	27	102	106	79	57	107	478
invalides ayant moins de 5 ans de service	—	—	3	—	2	—	5
invalides ayant 5 ans de service ou plus	27	102	103	79	55	107	473
<i>Assurés actifs décédés :</i>	6	21	29	26	11	16	109
indemnités à forfait allouées à des veuves	—	2	3	—	—	1	6
indemnités à forfait allouées à des orphelins	—	7	3	—	—	—	10
indemnités à forfait allouées à des orphelins de père et de mère	—	—	—	—	—	—	—
veuves pensionnées	3	17	22	23	9	12	86
orphelins pensionnés	2	23	36	40	17	21	139
orphelins de père et de mère pensionnés	—	—	4	—	—	—	4
<i>Invalides décédés :</i>	5	41	39	43	21	26	175
veuves pensionnées	2	25	23	24	15	19	108
orphelins pensionnés	2	9	12	8	9	24	64
orphelins de père et de mère pensionnés	—	1	—	—	—	1	2
<i>Veuves décédées :</i>	—	25	18	28	9	11	91
orphelins de père et de mère pensionnés	—	2	8	1	—	—	11
<i>Veuves remariées :</i>	1	1	4	—	3	1	10
orphelins de père et de mère pensionnés	3	—	4	—	6	3	16

L'administration a reçu en outre 128 *demandes de secours basées sur l'art. 36*, lesquelles ont été accueillies en tout ou en partie par les commissions compétentes de la caisse de secours.

Nous avons été avisés de 14 cas d'invalidité et de 9 décès résultant d'accidents qui engageaient la responsabilité des C. F. F.

Le *compte de profits et pertes* de la caisse de pensions et de secours, page 124 du présent rapport, renseigne sur le montant des indemnités et pensions accordées. Le bilan établi au 31 décembre 1915 boucle par un *excédent de passif* de fr. 38,917,844. 40. Au 31 décembre 1914 il était de fr. 30,745,512. 82; il en résulte une perte annuelle de fr. 8,172,331. 58.

Cette perte s'accroît de l'amortissement payé dans l'exercice, au montant de fr. 420,897. 56 (voir comptes de profits et pertes, page 122 du présent rapport), du déficit du 31 décembre 1914, tandis qu'elle se réduit d'un déficit de fr. 85,985. 50 repris conformément au bilan de la caisse de secours du J. N., de sorte que la *perte annuelle* effective est de fr. 8,507,243. 64. Le chiffre extraordinaire de cette perte provient en partie du fait que, le 1^{er} janvier 1915, les caisses de secours de l'ancien J. N. et de l'ancien Gothard nous ont apporté l'une un déficit d'assurance de fr. 522,700, et l'autre un déficit de fr. 3,611,100; il en résulte qu'un montant d'environ fr. 4,251,000 provient des *sources ordinaires de profits et de pertes* (voir le tableau à page 126 du

présent rapport). Parmi les autres causes de ce déficit il y a lieu de mentionner de nouveau une très forte surinvalidité, qui dépasse de beaucoup celle des années précédentes et a occasionné une perte de fr. 5,358,900 en chiffres ronds; cette perte a toutefois été réduite à fr. 4,135,200 grâce au bénéfice sur la mortalité (fr. 561,000) et au taux d'intérêt de 3½ % adopté dans nos calculs (fr. 662,700). La non-concordance toujours croissante entre nos bases de calculs (expériences de l'association des administrations allemandes de chemins de fer de 1868 à 1889) et la réalité nous a engagés à procéder à une révision de nos bases d'après nos *propres* expériences. Tenant compte des nouvelles circonstances, nous prendrons comme base de nos calculs un taux d'intérêt de 4 %, au lieu de 3½ % comme jusqu'ici. Ces travaux exigent un certain temps et ne pourront guère être hâtés de telle façon que le prochain bilan pour 1916 puisse déjà être établi sur les nouvelles bases.

Le présent rapport renseigne, à page 128, sur le bilan arrêté au 31 décembre 1915.

2. Le tableau suivant indique les *mutations survenues dans l'effectif des actifs assurés, ainsi que dans les montants de traitements assurés*:

	Nombre	Montant des traitements assurés
Actifs assurés le 31 décembre 1914	20,668	56,544,717
Augmentation en 1915:		
1. Actifs assurés repris de la caisse de secours de l'ancien G. B.	2,494	7,655,052
2. Actifs assurés repris de la caisse de secours de l'ancien J. N.	247	617,588
3. Entrées	51	94,405
4. Augmentations de traitements	—	227,459
	2,792	8,594,504
Diminution en 1915:		
1. Sorties	141	318,560
2. Invalides avec indemnités à forfait	5	10,090
3. " " pension annuelle	473	1,656,780
4. " à la suite d'un accident engageant la responsabilité civile	13	31,620
5. Décès avec indemnité à forfait aux survivants	6	13,465
6. Décès avec survivants ayant droit à la pension	96	309,705
7. Décès sans survivants	20	54,065
8. " à la suite d'un accident engageant la responsabilité civile	7	23,240
9. Réductions de traitements	—	750
	761	2,418,275
Actifs assurés le 31 décembre 1915	22,699	62,720,946

3. Nous donnons ci-après un tableau du mouvement qui s'est produit dans l'état des invalides, des veuves et orphelins pensionnés :

	Nombre	Pensions annuelles
<i>Effectif des invalides pensionnés.</i>		
Invalides assurés le 31 décembre 1914	2,572	3,996,450. —
Augmentation en 1914 :		
1. Invalides repris de la caisse de secours de l'ancien G. B.	354	578,848. 45
2. Invalides repris de la caisse de secours de l'ancien J. N.	21	25,968. —
3. Nouveaux invalides	477	1,054,724. 40
4. Augmentations de pensions et rectification	1	2,562. —
	853	1,662,102. 85
Diminution en 1914	162	263,078. 25
Invalides assurés le 31 décembre 1915	3,263	5,395,474. 60

La pension annuelle moyenne par tête est ainsi de
 $\frac{\text{fr. } 1,054,724.40}{477} = \text{fr. } 2211.16$ pour les *nouveaux* invalides, en regard de fr. 2097.48 l'année précédente, et de
 $\frac{\text{fr. } 263,078.25}{162} = \text{fr. } 1623.94$ pour les invalides *décédés*, en regard de fr. 1398.73 l'année précédente.

	Nombre	Pensions annuelles
<i>Effectif des veuves pensionnées.</i>		
Veuves pensionnées le 31 décembre 1914	2,096	1,323,292. 85
Augmentation en 1915 :		
1. Veuves reprises de la caisse de secours de l'ancien G. B.	332	218,036. 70
2. Veuves reprises de la caisse de secours de l'ancien J. N.	13	5,501. 40
3. Nouvelles veuves	199	172,683. 20
	544	396,221. 30
Diminution en 1915	106	53,671. 60
Veuves pensionnées le 31 décembre 1915	2,534	1,665,842. 55
<i>Effectif des orphelins de père.</i>		
Orphelins pensionnés le 31 décembre 1914	1,041	145,962. 40
Augmentation en 1915 :		
1. Orphelins repris de la caisse de secours de l'ancien G. B.	115	72,305. 40

	Nombre	Pensions annuelles
2. Orphelins repris de la caisse de secours de l'ancien J. N.	13	1,452. 60
3. Nouveaux orphelins	217	40,179. 60
4. Augmentations de pensions	—	84. —
	345	114,021. 60
Diminution en 1915	160	28,997. 15
Orphelins pensionnés le 31 décembre 1915	1,226	230,986. 85
<i>Effectif des groupes d'orphelins de père et de mère pensionnés.</i>		
Groupes d'orphelins pensionnés le 31 décembre 1914	136	51,160. 45
Augmentation en 1915 :		
1. Groupes d'orphelins repris de la caisse de secours de l'ancien G. B.	16	20,676. —
2. Groupes d'orphelins repris de la caisse de secours de l'ancien J. N.	—	—
3. Nouveaux groupes	16	8,049. 20
	32	28,725. 20
Diminution en 1915	19	8,709. 40
Groupes d'orphelins pensionnés le 31 décembre 1915	149	71,176. 25

Pour les veuves et orphelins d'actifs pensionnés en 1915 à teneur des statuts des C. F. F., la *pension annuelle moyenne* est ainsi :

pour les *veuves*, de $\frac{\text{fr. } 84,531. —}{97} = \text{fr. } 871.45$;
 pour les *orphelins*, de $\frac{\text{fr. } 26,970.60}{172} = \text{fr. } 156.81$.

Les pensions moyennes correspondantes de l'année précédente étaient de fr. 864.55 et de fr. 157.22.

C. Assurance ouvrière.

1. Notre *caisse d'assurance en cas de maladie* accorde les prestations suivantes (art. 13 des nouveaux statuts) :

classe *a* : soins médicaux et pharmaceutiques ; dans cette classe sont rangés les „passants“ et les personnes qui ne sont plus au service des C. F. F. mais ont gardé leur droit à l'assurance ;

classe *b* : indemnité journalière de chômage ; cette classe est destinée à la même catégorie d'assurés, l'attribution aux classes *a* et *b* étant réservée aux C. F. F. ;

classe *c* : soins médicaux et pharmaceutiques, plus une indemnité journalière de chômage ; font partie de cette classe les ouvriers au service des C. F. F.

Etaient assurés :

dans la classe *a* . . . 209 personnes (en 1914: 71)
 " " " *c* . 11,124 " (en 1914: 11,840)

En ce qui concerne l'activité de la caisse des malades, nous renvoyons au *compte de profits et pertes*, pages 136 et 137 du présent rapport, et aux observations qui y sont contenues. Nous nous bornons à relever ici que le compte de profits et pertes de la classe *c* solde par un déficit de fr. 22,667. 22, malgré la subvention fédérale. Ce résultat relativement défavorable doit être attribué à la mobilisation générale de l'armée, qui a enlevé à notre caisse des malades une grande partie des risques les plus avantageux, avec les cotisations correspondantes; d'autre part, les assurés inaptes au service militaire et les assurés exemptés du service à cause de leur âge ont naturellement mis la caisse à contribution dans une forte mesure.

2. Les *profits et pertes séparés d'après les unités administratives* sont indiqués à la page 138 du présent rapport; il ressort de nouveau de ce tableau que les ouvriers des ateliers sont en général plus souvent malades que leurs collègues des travaux et de l'exploitation, ce qui provient du fait que ces derniers sont occupés en plein air. Une comparaison incontestable des conditions dans les unités administratives ne pourrait être faite que par une *étude rationnelle des conditions de morbidité*, comme cela a eu lieu jusqu'à l'année 1913 (voir rapport sur l'assurance ouvrière en 1914, pages 5 et 6). Pour les années 1914, 1915 et aussi pour 1916 ces études de morbidité n'ont aucune valeur, ou même une valeur toute négative, parce que l'influence de la mobilisation ne donnerait que des chiffres anormaux, qui ne pourraient servir à rien dans les temps normaux qui sont pourtant la règle.

* * *

3. Le tableau qui suit renseigne sur les mutations survenues dans l'exercice, en ce qui concerne l'*assurance-invalidité et décès des ouvriers* :

Ouvriers assurés le 31 décembre 1914 . . .	8,692
Augmentation du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1915 :	
Entrées	432

Diminution du 1^{er} janvier au 31 décembre 1915 :

1. Sorties	614
2. Invalides sans indemnité à forfait . . .	2
3. Invalides avec indemnité à forfait . . .	6
4. Invalides avec pension annuelle . . .	118
5. Invalides, cas de responsabilité civile . .	5
6. Décès sans indemnité à forfait aux survivants	36
7. Décès avec indemnité à forfait aux survivants	26
8. Décès, cas de responsabilité civile . . .	8
Actifs assurés le 31 décembre 1915	8,309

Abstraction faite des cas de responsabilité civile, ces chiffres donnent un *taux d'invalidité* de 1,48 % (1,33 % en 1914) et un *taux de mortalité* de 0,73 % (0,72 % en 1914) des assurés.

En ce qui concerne les *invalides pensionnés*, nous avons le tableau suivant :

Etat au 1 ^{er} janvier 1915	694
Augmentation du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1915 . . .	203
Diminution du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1915 . . .	106
Etat au 31 décembre 1915	791

Sur ces 203 invalides, 85 ont été pensionnés à raison de fr. 1. 50 par jour en vertu de la décision du Conseil d'administration du 23 avril 1913.

Les pages 136 et 137 du présent rapport, avec les observations qui y sont contenues, renseignent sur le *compte de profits et pertes de l'assurance-invalidité et décès*. Nous nous bornons à faire remarquer que la *pension annuelle moyenne* par ouvrier est de fr. 705. 50 (fr. 676. 70 en 1914), ce qui correspond à une pension quotidienne moyenne de fr. 1. 93 (fr. 1. 85 en 1914) et à une durée moyenne de service de 24 ans (22 ans en 1914).

Fr. 413,375. 75 sont tombés à la charge des C. F. F. (fr. 338,331. 55 en 1914). Comme l'assurance-invalidité et décès est basée sur le système de répartition, les dépenses croissant jusqu'à un certain état permanent mettront toujours plus, pendant des années encore, la caisse d'exploitation à contribution.

En ce qui concerne le *bilan de l'assurance-invalidité et décès*, nous renvoyons à la page 139 du présent rapport et aux observations qui y sont contenues.

D. Directions d'arrondissement.

Les Directions d'arrondissement ont adressé chaque trimestre des rapports détaillés à leurs Conseils sur les affaires traitées par elles en vertu de la loi sur le rachat et du règlement d'exécution. Un certain nombre de ces affaires ont dû être transmises à la Direction générale pour leur règlement définitif, et les plus importantes d'entre elles sont mentionnées dans le présent rapport. L'activité des Directions d'arrondissement a suivi son cours ordinaire.

La Direction du I^{er} arrondissement a discuté 1074 affaires en 101 séances, celle du II^e 1363 en 95 séances, celle du III^e 1143 en 99 séances, celle du IV^e 1135 en 102 séances et celle du V^e 1463 en 102 séances. Les rapports trimestriels adressés aux Conseils d'arrondissement fournissent des renseignements détaillés sur leur gestion.

