

<b>Zeitschrift:</b>	Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
<b>Herausgeber:</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>Band:</b>	- (1917)
<b>Artikel:</b>	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 1917
<b>Autor:</b>	Dinkelmann
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-676103">https://doi.org/10.5169/seals-676103</a>

### 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:** 14.01.2026

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

# Rapport

présenté par la

# Département fédéral des transports

## Direction générale des chemins de fer fédéraux

au

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

sur la

## **gestion pendant l'année 1917.**

(Du 4 avril 1918.)

*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 1917, en vous priant de vouloir bien le soumettre à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

• • •

La longueur des lignes appartenant à la Confédération accuse à la fin de l'exercice 1917 :

Les chemins de fer fédéraux ont en outre exploité, jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1917, c'est-à-dire jusqu'à ce qu'il se soit lui-même chargé de l'exploitation, le chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg, y compris la ligne Ebnat-Nesslau, et, pendant tout l'exercice, les chemins de fer secondaires Vevey-Chexbres, 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, Les Verrières frontière—Pontarlier et Delle frontière—Delle. Toutes ces lignes ont ensemble une longueur exploitée de 145,945 km. Nous avons aussi effectué le service de la traction et des trains sur la ligne secondaire Pont-Brassus (13,259 km.), sur la ligne Moutier-Longeau (12,979 km.) de la compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lötschberg-Simplon, ainsi que sur les lignes Iselle-Domodossola (19,068 km.) et Pino-Luino (14,639 km.), qui appartiennent aux chemins de fer italiens de l'Etat. 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.

L'effectif des membres du Conseil d'administration a subi les modifications suivantes au cours de l'exercice:

En remplacement de M. l'avocat Walter Held, démissionnaire, le Conseil fédéral a nommé le nouveau président de la Fédération du personnel des entreprises suisses de transport, M. *Harald Woker*, docteur en droit et avocat, à Berne, comme représentant du personnel au Conseil d'administration. Le 31 mars 1917, le Conseil du 1<sup>er</sup> arrondissement a nommé M. le Conseiller aux Etats *Henri Simon*, en remplacement de feu M. le Conseiller aux Etats Eugène Fonjallaz, et le 14 avril 1917, le Conseil du III<sup>e</sup> arrondissement a nommé

le président de la ville de Zurich, M. *Hans Naegeli*, à Zurich, en remplacement de feu M. Billeter, président de la ville, comme représentant au Conseil d'administration.

Il n'y a pas eu de modification dans la composition de la *Commission permanente*.

\* \* \*

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a tenu 14 séances et la Commission permanente 18 ; ces séances ont été consacrées aux affaires suivantes :

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

*a. Rapport de gestion et comptes des chemins de fer fédéraux pour l'année 1916.*

Ces comptes accusant un bilan de fr. 1 816 987 120.71 et un solde passif de fr. 44 533 033.22 à reporter à compte nouveau, de même que la gestion de l'administration pendant l'année 1916, ont été approuvés par les Chambres fédérales le 28 juin 1917. La couverture du solde passif fera l'objet d'une décision ultérieure de l'Assemblée fédérale.

*b. Octroi d'allocations de renchérissement durant la guerre et de subsides exceptionnels de guerre.*

Par arrêté fédéral du 3 octobre 1916 (voir rapport de gestion pour 1916, page 2), il avait été accordé aux fonctionnaires et employés de la Confédération, y compris ceux des chemins de fer fédéraux, ainsi qu'aux ouvriers occupés en permanence dans les établissements et ateliers fédéraux, les allocations de renchérissement suivantes pour 1917 :

*a. aux ayants droit mariés:*

lorsque leur traitement n'atteint pas fr. 2500, fr. 150 plus fr. 25 par enfant ;

lorsque leur traitement atteint fr. 2500, mais est inférieur à fr. 3400, fr. 125 plus fr. 25 par enfant ;

lorsque leur traitement atteint fr. 3400, mais est inférieur à fr. 4000, fr. 25 par enfant.

Sont seuls pris en considération, pour les bonifications de traitement, les enfants de moins de 16 ans vivant avec leurs parents ou domiciliés ou entretenus ailleurs.

*b. aux ayants droit veufs ou divorcés qui ont un ménage, les mêmes droits que le personnel marié.*

*c. aux célibataires dont le traitement est inférieur à fr. 3400 et qui fournissent la preuve qu'ils ont à leur charge d'une manière continue des parents, grands-parents ou frères et sœurs : fr. 100.*

Le 27 juin 1917, les Chambres fédérales ont pris un nouvel arrêté concernant le paiement des subsides exceptionnels de guerre au personnel de la Confédération pour l'année 1917, et dont voici la teneur :

„Article premier. Il est alloué aux fonctionnaires et employés de la Confédération, y compris ceux des chemins de fer fédéraux, ainsi qu'aux ouvriers occupés en permanence dans les établissements et ateliers fédéraux, à l'exclusion des ouvriers de l'administration militaire, les subsides de guerre suivants, en sus des allocations déjà votées :

*a. fr. 375 aux ayants droit mariés, ainsi qu'aux veufs et aux divorcés qui ont un ménage ; en outre, lorsque le traitement ne dépasse pas fr. 6000, fr. 25 par enfant de moins de 16 ans, vivant avec ses parents ou domicilié ou entretenu ailleurs ;*

*b. fr. 225 aux célibataires.*

En remplacement des subsides de guerre précités, il est accordé pour 1917 et à partir du 1<sup>er</sup> avril aux ouvriers de l'administration militaire suisse des suppléments exceptionnels de salaire. Ces suppléments seront fixés par le Conseil fédéral.

Art. 2. Si le traitement du personnel à poste fixe, occupé durant toute l'année au service exclusif de la Confédération, n'atteint pas fr. 1800, y compris les allocations de renchérissement, le subside sera augmenté jusqu'à concurrence de ce chiffre.

Art. 3. En tant qu'il s'agit du personnel des chemins de fer fédéraux, il est tenu compte, dans le calcul du traitement, des revenus accessoires admis pour la caisse de pensions et de secours.

Art. 4. Pour les fonctionnaires, employés et ouvriers au service de plusieurs administrations, la rétribution totale fait règle.

Art. 5. Le Conseil fédéral et la direction générale des chemins de fer fédéraux sont autorisés à accorder également au personnel qui n'est pas exclusivement au service de la Confédération, ainsi qu'au personnel auxiliaire, un subside exceptionnel en rapport avec les prestations de service.

Art. 6. Pour les fonctionnaires, employés et ouvriers qui sont entrés après le 1<sup>er</sup> janvier 1917 au service de la Confédération ou des chemins de fer fédéraux, le subside est calculé d'après la durée du service et il n'est délivré que si cette durée est de trois mois au moins.

Art. 7. Il est ouvert au Conseil fédéral et à la direction générale des chemins de fer fédéraux les crédits nécessaires au paiement des subsides de guerre, y compris les suppléments de salaire aux ouvriers de l'administration militaire.

Art. 8. Le Conseil fédéral et la direction générale des chemins de fer fédéraux sont chargés de l'exécution du présent arrêté, en tant qu'il concerne les services administratifs sous leurs ordres.

Art. 9. Le présent arrêté, qui n'est pas d'une portée générale, entre immédiatement en vigueur.<sup>4</sup>

Le montant des allocations versées au personnel des chemins de fer fédéraux pendant l'année 1917 en vertu de ces arrêtés s'élève à fr. 17 242 000, chiffre rond (voir page 91 du présent rapport).

En ce qui concerne les allocations de renchérissement pour 1918, l'arrêté fédéral du 21 décembre 1917 ordonne ce qui suit:

„Article premier. Il est accordé aux fonctionnaires et employés de la Confédération, y compris ceux des chemins de fer fédéraux, ainsi qu'aux ouvriers occupés en permanence dans les établissements et ateliers fédéraux, à l'exclusion des ouvriers de l'administration militaire fédérale, les allocations suivantes pour 1918:

- a. une allocation principale de 15 % du traitement ou du salaire touché à la fin de 1917, au minimum fr. 450 et au maximum fr. 1200;
- b. une allocation de famille de fr. 250 aux ayants droit mariés dont le traitement n'est pas supérieur à fr. 3600; à partir de ce dernier chiffre, l'allocation de famille est réduite de fr. 15 par fr. 100 de traitement;
- c. une allocation de fr. 100 par enfant et par an aux ayants droit mariés dont le traitement n'excède pas fr. 4500; à partir de ce dernier chiffre, l'allocation est réduite de fr. 5 par fr. 100 de traitement.

Les veufs et les divorcés qui ont un ménage en propre ont également droit à l'allocation de famille et à l'allocation pour enfants accordées aux ayants droit mariés.

Les célibataires fournissant la preuve qu'ils entretiennent en permanence des parents, grands-parents ou frères et sœurs ont droit à la moitié de l'allocation de famille ci-dessus.

L'allocation pour enfants n'est accordée que pour ceux qui ont moins de 18 ans, qui vivent avec leurs parents ou sont placés ou entretenus ailleurs.

Art. 2. En remplacement des allocations prévues à l'article 1<sup>er</sup>, il est accordé pour 1918 et à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1918, des suppléments exceptionnels de salaire aux ouvriers de l'administration militaire fédérale. Ces suppléments seront fixés par le Conseil fédéral, sur la proposition du département militaire, et proportionnés autant que possible aux allocations de renchérissement.

Art. 3. Les allocations de renchérissement et les suppléments de salaire prévus par le présent arrêté remplacent les allocations de renchérissement, les subsides de guerre et les suppléments de salaires accordés par les arrêtés fédéraux du 3 octobre 1916 et du 27 juin 1917. Ils sont payables par fractions mensuelles en même temps que le traitement ou le salaire. Pour le personnel employé à la journée, les suppléments sont calculés par jour et versés avec le salaire aux jours ordinaires de paie.

Art. 4. Si le traitement du personnel à poste fixe, occupé toute l'année au service exclusif de la Confédération, n'atteint pas fr. 1800, y compris les allocations de renchérissement, celle-ci seront augmentées jusqu'à concurrence de ce chiffre.

Art. 5. En tant qu'il s'agit du personnel des chemins de fer fédéraux, il est tenu compte, dans le calcul du traitement, des revenus accessoires admis pour la caisse de pensions et de secours.

Art. 6. Pour les fonctionnaires, employés et ouvriers au service de plusieurs administrations, la rétribution totale fait règle.

Art. 7. Le Conseil fédéral et la direction générale des chemins de fer fédéraux sont autorisés à accorder également au personnel qui n'est pas exclusivement au service de la Confédération, ainsi qu'au personnel auxiliaire, des allocations de renchérissement proportionnées aux prestations de service.

Art. 8. Pour les fonctionnaires, employés et ouvriers qui entrent après le 1<sup>er</sup> janvier 1918 au service de la Confédération ou des chemins de fer fédéraux, les allocations de renchérissement seront calculées d'après la durée du service et elles ne seront versées que si cette durée est de trois mois au moins.

Art. 9. Il est ouvert au Conseil fédéral et à la direction générale des chemins de fer fédéraux les crédits nécessaires au paiement des allocations de renchérissement, y compris les suppléments exceptionnels de salaire.

Art. 10. Le Conseil fédéral et la direction générale des chemins de fer fédéraux sont chargés de l'exécution du présent arrêté, en tant qu'il concerne les services sous leurs ordres.

Art. 11. Le Conseil fédéral et la direction générale des chemins de fer fédéraux statueront définitivement sur les contestations et réclamations auxquelles pourra donner lieu l'exécution du présent arrêté, en tant qu'elles concernent les services sous leurs ordres.

Art. 12. Le présent arrêté, qui n'est pas d'une portée générale, entre immédiatement en vigueur.“

*c. Budget des chemins de fer fédéraux pour l'année 1918.*

L'arrêté fédéral du 17 décembre 1917 approuvant ledit budget a la teneur suivante:

„I. Les budgets suivants des chemins de fer fédéraux pour l'exercice 1918 sont approuvés dans la teneur rectifiée ci-après:

1. le budget de construction s'élevant à fr. 58 674 900 sous réserve d'une augmentation de fr. 4 179 700 portant le crédit total à fr. 62 854 600 pour le cas où la situation financière viendrait à s'améliorer;
2. le budget d'exploitation s'élevant en recettes à fr. 217 230 530 et en dépenses à fr. 182 979 410;
3. le budget du compte de profits et pertes se montant en recettes à fr. 45 336 140 et en dépenses à fr. 83 930 100;
4. le budget des besoins de trésorerie s'élevant à fr. 93 000 000 en chiffre rond.

II. Les besoins de trésorerie en 1918 seront couverts par un prélèvement de fr. 8 000 000 sur le disponible de la caisse de pensions et de secours et par l'émission de bons de caisse  $4\frac{1}{2}\%$  à 3 ans, d'un montant de fr. 85 000 600.“

L'augmentation du budget de construction décidée par cet arrêté comparativement au projet de budget approuvé par le Conseil d'administration répond à la résolution prise par ledit Conseil en date du 20 novembre 1917, et par laquelle il était proposé au Conseil fédéral, pour qu'il en référât aux Chambres fédérales de procéder le plus rapidement possible sur les lignes Scherzigen-Berne et Brigue-Sion aux installations pour la traction électrique et de voter pour ces travaux un crédit de fr. 9 700 000. En ce qui concerne la couverture des besoins de trésorerie, le Département des chemins de fer s'est déclaré d'accord que les fonds nécessaires soient empruntés au fur et à mesure des besoins de la manière usuelle et aux conditions les plus avantageuses possible après entente avec les autorités compétentes.

*d. Allocation d'un subside de guerre aux anciens fonctionnaires, employés à poste fixe et ouvriers, pensionnés par les chemins de fer fédéraux.* L'arrêté fédéral y relatif, du 22 décembre 1917, a la teneur suivante:

„1. L'administration des chemins de fer fédéraux est autorisée à verser aux anciens fonctionnaires, employés à poste fixe et ouvriers pensionnés par les caisses de secours et vivant en Suisse, un subside de guerre de:

fr. 250 par invalide,  
" 150 par veuve,  
" 30 par orphelin et  
" 200 par ouvrier.

Si l'ayant droit n'est pensionné que depuis peu de temps, la direction générale peut réduire équitablement le subside.

2. N'ont pas droit au subside les pensionnaires dont le revenu (pension des C. F. F., intérêts de leur fortune et gains accessoires compris) dépasse :

pour les invalides . . . . .	fr. 4200
pour les veuves . . . . .	" 3000
pour les orphelins . . . . .	" 1000
pour les ouvriers . . . . .	" 3000

Les cas douteux sont tranchés définitivement par la direction générale des chemins de fer fédéraux.

3. Pour le paiement du subside prévu aux chiffres 1 et 2 ci-dessus, il est ouvert à la direction générale des chemins de fer fédéraux un crédit de fr. 1 600 000 à prélever sur le compte d'exploitation.

4. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

5. Le présent arrêté, qui n'est pas d'une portée générale, entre immédiatement en vigueur. Il est applicable aux personnes qui avaient droit à une pension le 31 décembre 1917.“

L'exécution de cet arrêté fédéral a nécessité une dépense de fr. 1 372 000, chiffre rond.

## **2. Organisation de l'administration.**

a. En modification partielle de l'art. 32 du règlement d'exécution de la loi sur le rachat, le Conseil fédéral a, sur préavis du Conseil d'administration, par arrêté du 23 novembre 1917, fixé comme suit le *nombre des représentants des cantons au Conseil du 1<sup>er</sup> arrondissement*: Genève 3, Vaud 4, Valais 3, Fribourg 3, Neuchâtel 2, Berne 1.

b. Des mesures provisoires ont été prises pour le remplacement de M. le directeur général Dr Haab, pendant le congé qui lui a été accordé au commencement de février 1917 pour l'exercice des fonctions d'envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près l'Empire d'Allemagne et le Royaume de Bavière, qui lui ont été confiées temporairement par le Conseil fédéral.

c. Dans sa séance du 7 mai 1917, le Conseil d'administration a décidé de recommander au Conseil fédéral de ne pas repourvoir pour le moment le poste de membre de la direction du III<sup>e</sup> arrondissement, devenu vacant par suite du décès de M. le Dr H. Hafner, et d'autoriser l'administration des chemins de fer fédéraux à procéder à la modification de l'organisation et de la gestion de la direction du III<sup>e</sup> arrondissement que cette mesure rendrait nécessaire. Par décision du 22 mai 1917, le Conseil fédéral a approuvé cette proposition.

### **3. Tarifs.**

a. Sur préavis et propositions du Conseil d'administration, du 10 février 1917, le Conseil fédéral a, par arrêté du 20 février 1917, abrogeant les suppléments de taxes établis par l'arrêté du Conseil fédéral du 12 septembre 1916 et entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1916, autorisé la perception, à partir du 15 mars 1917, de suppléments extraordinaires aux taxes de transport.

### *I. Voyageurs.*

à l'exclusion des billets délivrés sur bons de recommandation pour indigents indigènes, pour indigents suisses rentrant au pays et pour indigents étrangers retournant chez eux.

## *II. Bagages et colis express.*

Elévation de la taxe par 100 kg. et par km. de tarif de 5 à 6 cts., avec minimum de taxe de 10 cts.

### *III. Cercueils, charges agricoles et animaux vivants.*

Supplément de 20 % sur la taxe, avec arrondissement aux 10 cts. supérieurs et minimum de taxe de 10 cts. par expédition.

#### *JV. Marchandises.*

Supplément pour les expéditions partielles en G. V. . . . . 10 cts. par 100 kg. ou fraction de ce poids  
 " " " P. V. . . . . 5 " " "  
 " " " en wagons complets de 5 tonnes 4 " " "  
 " " " 10 3 "

en arrondissant la surtaxe aux 10 cts. supérieurs et moyennant un supplément minimum de 10 cts. par expédition.

Vu, d'une part, la pénurie de charbon qui exigeait impérieusement l'introduction de mesures propres à faire diminuer la circulation des voyageurs sur les entreprises de transport exploitées à la vapeur et, d'autre part, le renchérissement considérable de l'exploitation de toutes les entreprises de transport, lequel justifiait un relèvement des tarifs, en particulier de celui des marchandises;

Etant entendu que les mesures à prendre ne devaient avoir qu'un caractère temporaire, le Conseil fédéral a, en date du 4 octobre 1917, pris conformément aux propositions du Conseil d'administration, du 15 septembre 1917, l'arrêté suivant:

I. Toutes les entreprises suisses de chemins de fer et de navigation pourront et, où cela est expressément indiqué, devront appliquer les mesures tarifaires temporaires ci-après, à partir du 22 octobre 1917.

#### A. Service des voyageurs.

1. Les suppléments maxima suivants peuvent être perçus sur les billets de simple course:

2. La réduction de taxes pour *courses aller et retour* peut être supprimée. Le département des postes et des chemins de fer pourra autoriser les entreprises de transport qui ne feront pas usage de cette faculté à percevoir un supplément équitable sur le prix des billets de simple course et d'aller et retour.

3. La délivrance de *billets directs* pour le trafic entre les entreprises de transport qui ont des mesures tarifaires inégales peut être suspendue temporairement.

4. Les surtaxes ci-après peuvent être perçues pour l'utilisation des *trains directs* désignés spécialement dans l'horaire :

		I <sup>re</sup> classe Fr.	II <sup>e</sup> classe Fr.	III <sup>e</sup> classe Fr.
1 <sup>re</sup> zone	1—50 km . . . . .	1.—	—. 75	—. 50
2 <sup>e</sup> "	51—100 "	2.—	1. 50	1.—
3 <sup>e</sup> "	101—200 "	3.—	2. 25	1. 50
4 <sup>e</sup> "	au delà de 200 km . . . . .	4.—	3.—	2.—

Ces surtaxes ne seront pas perçues sur les titres de transport de tous genres délivrés avant le 22 octobre 1917.

5. La délivrance de *billets du dimanche, de plaisir et circulaires, de billets combinables, ainsi que de billets collectifs pour sociétés et écoles* est suspendue sur les lignes exploitées à la vapeur. Le département des postes et des chemins de fer est autorisé à accorder des exceptions aux chemins de fer de montagne et aux entreprises de navigation. Les lignes exploitées à l'électricité sont libres de réduire ou de supprimer l'émission desdits billets.

6. Il ne sera délivré que des *abonnements généraux* de trois mois de durée, comportant le maintien du supplément de 20 % sur les taxes du tarif. Pour l'utilisation des trains directs à surtaxes, les porteurs d'abonnements généraux doivent payer la surtaxe prévue au chiffre 4 ci-dessus. Mais il pourra être aussi délivré pour l'usage de n'importe quel train direct des cartes de surtaxe, fixes, mensuelles, aux prix suivants :

I <sup>re</sup> classe Fr.	II <sup>e</sup> classe Fr.	III <sup>e</sup> classe Fr.
40.—	30.—	20.—

7. Un supplément de 40 % au maximum sur les taxes du tarif peut être perçu pour les *abonnements à parcours déterminés*. Pour les abonnements d'écoliers et les abonnements ouvriers ordinaires, le supplément actuel de 20 % ne pourra pas être dépassé. S'il est délivré des abonnements ouvriers donnant droit à un voyage d'aller et retour au milieu du jour, il pourra être perçu un supplément de 40 % au maximum. Le département des postes et des chemins de fer peut autoriser la suppression immédiate des abonnements au porteur existant encore dans quelques entreprises. Pour l'utilisation des trains directs à surtaxes, les porteurs d'abonnements pour parcours déterminés (abonnements d'écoliers et d'ouvriers y compris), paient à leur choix la surtaxe ordinaire des trains directs ou prennent une carte de surtaxe dont le prix est fixé au maximum au 20 % de la taxe d'abonnement.

8. Pour les *abonnements kilométriques*, la surtaxe peut atteindre le 40 % des taxes du tarif.

9. Il ne peut pas être perçu de suppléments sur les billets délivrés moyennant bons de recommandation aux *indigents indigènes*, aux *indigents suisses revenant de l'étranger* et aux *indigents étrangers rentrant chez eux*. Mais les porteurs de ces billets ne seront admis dans les trains directs à surtaxes que contre paiement de la surtaxe totale de train direct.

10. Les *sœurs de charité* voyageant avec des billets à demi-taxe et les personnes qui, étant pourvues d'une pièce de légitimation pour recherche de travail, sont au bénéfice de la demi-taxe, doivent également payer la surtaxe complète pour l'utilisation des trains directs à surtaxes.

11. Pour les *transports de police* le supplément sera calculé d'après le même pourcentage que pour les billets ordinaires. Ces transports ne seront admis dans les trains directs à surtaxes que contre paiement de la surtaxe entière de train direct. Les agents de police en uniforme qui voyagent à demi-taxe ont aussi à payer la surtaxe complète de train direct.

12. *Courses spéciales.* Aucun train et aucune course *non* fixés sur les horaires approuvés, ne pourront être organisés sur les parcours exploités à la vapeur des entreprises de chemins de fer et de navigation. Demeurent réservés les cas urgents et les ordres militaires.

#### B. Service des bagages et des colis express.

La taxe kilométrique de 6 cts. par 100 kg, en vigueur actuellement, reste applicable pour ce service; par contre toutes les entreprises de transport sont autorisées à porter à 50 cts. la taxe minimum pour une expédition.

#### C. Cercueils.

Le supplément peut être fixé à 40 % du prix prévu par le tarif.

#### D. Charges de produits agricoles, etc.

Pour le surplus de poids soumis à la taxe, il pourra être perçu le supplément fixé pour les expéditions partielles du service-marchandises. La taxe minimum pour les envois soumis à la taxe ne peut pas dépasser 50 cts.

Les charges qui sont transportées gratuitement restent exemptes de surtaxe.

#### E. Animaux vivants.

Un supplément de 40 % sur les taxes du tarif pour pièces isolées peut être perçu pour ces transports. Pour les wagons complets, on accordera pour chaque tête chargée un prix de transport inférieur à celui des pièces isolées.

La taxe minimum d'une expédition pourra s'élever à:

pour la I <sup>re</sup> classe de tarif (chevaux, etc.) . . . . .	fr. 4.—
" II <sup>e</sup> " " " (bœufs, vaches, etc.) . . . . .	" 3.—
" les III <sup>e</sup> et IV <sup>e</sup> classes de tarif (veaux, porcs, moutons, chèvres, etc.) . . . . .	" .50

#### F. Transports militaires.

1. Pour les transports militaires de tout genre effectués au compte de l'administration militaire, le supplément pourra être proportionnel à l'augmentation moyenne applicable au trafic civil.

L'utilisation des trains directs à surtaxe ne sera permise aux militaires voyageant avec des bons de transport militaires ou des légitimations de libre parcours, que si l'autorité militaire compétente le spécifie sur l'ordre de marche ou le bon de transport. L'administration militaire bonifiera, dans ce cas, à l'entreprise de transport un quart de la surtaxe normale de train direct III<sup>e</sup> classe, pour les transports du service actif, et la moitié de ladite surtaxe, pour les transports du service de paix.

2. Pour les transports s'effectuant au *compte de la troupe*, il sera perçu encore sur les billets de demi-taxe la moitié du supplément et sur les billets de quart de taxe, le quart du supplément. Pour les chevaux, il sera perçu un supplément de 40 %.

Les militaires voyageant avec des demi-billets ou des quarts de billets n'ont pas à payer de surtaxe pour les *trains directs*. Le dimanche, l'utilisation par les officiers, sous-officiers et soldats des trains directs à surtaxe ne sera toutefois permise que sur présentation d'une autorisation écrite de l'autorité militaire compétente\*).

#### G. Service des marchandises.

1. Les entreprises de chemins de fer qui appliquent les tarifs des chemins de fer fédéraux sont autorisées à percevoir les suppléments suivants:

Expéditions partielles en grande vitesse	Expéditions partielles en petite vitesse	Marchandises des classes générales pour wagons complets et du tarif exceptionnel suisse 3, ainsi que marchandises de tout genre pour exportation				Autres marchandises
		5 t	10 t	5 t	10 t	
Jusqu'à 10 km de tarif . . . . .	20	10	6	5	5	4
de 11 à 20 km de tarif . . . . .	30	15	8	7	7	5
" 21 " 30 " " " . . . . .	40	20	11	10	9	6
" 31 " 40 " " " . . . . .	50	25	14	13	11	8
" 41 " 50 " " " . . . . .	60	30	17	16	14	10
" 51 " 70 " " " . . . . .	70	35	21	19	17	12
" 71 " 100 " " " . . . . .	80	40	25	22	20	14
" 101 " 130 " " " . . . . .	90	45	29	26	23	16
" 131 " 180 " " " . . . . .	100	50	34	30	26	19
" 181 " 240 " " " . . . . .	110	55	38	34	29	21
" 241 " 300 " " " . . . . .	120	60	41	37	31	23
" 301 " 350 " " " . . . . .	130	65	44	39	33	24
351 et plus . . . . .	140	70	46	41	35	25

en arrondissant chaque fois le montant du supplément aux 10 cts. suivants.

La taxe supplémentaire peut être calculée et perçue pour chaque expédition à part (même en service de réexpédition).

2. Pour les marchandises qui ne sont pas taxées d'après le poids, il peut être perçu un supplément de 20 % sur le prix du tarif.

3. Sont exonérés de tout supplément, les transports de lait par abonnement et le trafic à travers la Suisse.

\*) Cette disposition a été ultérieurement mitigée en ce sens que les militaires peuvent utiliser les trains directs le dimanche, même sans autorisation militaire en tant qu'ils payent en plein la surtaxe pour trains directs.

4. Les entreprises de transport sont, en outre, autorisées à suspendre temporairement l'application des tarifs exceptionnels généraux suisses ci-après :

T. E. 1 pour bière en fûts ;	T. E. 17 pour pâte de bois, etc. ;
" 2 " plantes vivantes ;	" 18 " bois ;
" 5 " fromage ;	" 20 " houilles ;
" 7 " vin ;	" 32 " exportation de pommes et poires ;
" 8 " glace (eau gelée) ;	" 34 " " papier ;
" 9 " produits agricoles ;	" 35 " " pâte de bois ;
" 11 " foin et paille ;	" 42 " betteraves à sucre ;
" 12 " écorce ;	" 43 " matières destinées à combattre les maladies des plantes ;
" 13 " ciment ;	
" 14 " engrais ;	" 45 " fonds à broder, fils, etc.
" 16 " métaux précieux et finances ;	

5. Le département des postes et des chemins de fer peut autoriser les entreprises de transport ayant des bases de tarif différentes, à introduire des mesures tarifaires correspondant aux chiffres 1 à 4 ci-dessus.

6. L'application du règlement concernant les réductions de taxes pour les objets destinés aux expositions, du 1<sup>er</sup> mars 1909, est suspendue jusqu'à nouvel avis. Mais les entreprises de transport sont autorisées à accorder des réductions de taxes pour les expositions subventionnées officiellement.

II. Les arrêtés du Conseil fédéral des 20 février, 28 juillet et 30 août 1917\*) sont abrogés.

III. Le département des postes et des chemins de fer est chargé de l'exécution du présent arrêté; il prononcera sur les divergences qui pourraient survenir entre les administrations.

Ces mesures ont été appliquées par l'administration des chemins de fer fédéraux depuis le 22 octobre 1917 en remplacement des suppléments de taxes qui étaient en vigueur depuis le 15 mars 1917.

#### 4. Règlements.

Le 20 novembre 1917, le Conseil d'administration a adopté les règlements suivants :

- a. *III<sup>e</sup> supplément aux statuts de la caisse de pensions et de secours des employés à poste fixe des chemins de fer fédéraux du 19 octobre 1906 ;*
- b. *Statuts de la caisse d'assurance en cas de maladie pour les ouvriers des chemins de fer fédéraux ;*
- c. *Règlement d'administration de la caisse d'assurance en cas de maladie pour les ouvriers des chemins de fer fédéraux ;*
- d. *Statuts de l'assurance-invalidité et décès des ouvriers des chemins de fer fédéraux ;*
- e. *Règlement concernant les prestations supplémentaires des chemins de fer fédéraux pour l'assurance du personnel contre les accidents.*

Les approbations nécessaires ont été données en ce qui concerne les statuts de la caisse d'assurance en cas de maladie pour les ouvriers des chemins de fer fédéraux et le règlement y relatif, par l'Office des assurances sociales, le 12 décembre, et en ce qui concerne les statuts de l'assurance-invalidité et décès des ouvriers, ainsi que le III<sup>e</sup> supplément aux statuts de la caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et employés à poste fixe, par le département des postes et des chemins de fer, division des chemins de fer, agissant au nom du Conseil fédéral, le 18 décembre 1917. Tous ces règlements sont entrés en vigueur le jour de l'ouverture de la Caisse nationale d'assurance contre les accidents, à Lucerne (1<sup>er</sup> avril 1918).

#### 5. Projets de construction.

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a approuvé les projets de construction énumérés ci-après, et accordé les crédits demandés à cet effet :

- a. Projet d'établissement d'une *double voie Dailly-Ependes*, les dépenses étant estimées à fr. 3 200 000, plus fr. 51 000 pour amortissements (décision du 8 mai 1917).
- b. Projet d'*agrandissement de la station de Gœschenen*, avec demande de crédit de fr. 1 310 000 pour l'exécution des travaux pendant la première période de construction, plus fr. 25 000 pour amortissements (décision du 30 juillet 1917).
- c. Projet d'*agrandissement de la station d'Airolo*, avec demande de crédit de fr. 660 000 pour l'exécution des travaux pendant la première période de construction, plus fr. 1600 pour amortissements (décision du 30 juillet 1917).
- d. Projet de *remplacement des constructions métalliques du pont inférieur de la Limmat*, près de Wettingen, pour la double voie Zurich-Baden et de renforcement de la construction métallique pour la ligne Wettingen-Suhr, le devis étant de fr. 815 000, plus l'amortissement des deux constructions métalliques destinées à

\*) Voir Recueil officiel, tome XXXIII, pages 82, 596 et 715.

disparaître, mais sous déduction du produit des vieux matériaux, soit fr. 130 000 (décision du 15 septembre 1917).

- e. Projet d'agrandissement de la gare de Chiasso avec demande de crédit de fr. 9 000 000, plus fr. 660 000 pour amortissements (décision du 29 septembre 1917).

6. Le 8 mai 1917, le Conseil d'administration s'est occupé des *comptes de construction de la nouvelle ligne du Hauenstein* dont le coût total s'est élevé à fr. 28 083 088. Il a approuvé le dépassement de crédit de fr. 2 083 088, dont justification a été fournie, et a pris acte d'un rapport de la direction générale d'après lequel les économies réalisées sur les frais d'exploitation grâce à la nouvelle ligne du Hauenstein répondent assez exactement aux calculs établis en 1911 lors de l'adjudication du tunnel du Hauenstein si, prenant pour base les résultats des trois premiers mois d'exploitation, on estime que le trafic en temps normal sera de 35 % supérieur à ce qu'il est actuellement.

#### 7. Electrification des lignes Scherzigen-Berne et Brigue-Sion ; acquisition de locomotives à accumulateurs.

Comme la rareté du charbon se fait de plus en plus sentir, il a été décidé, le 20 novembre, d'installer le plus rapidement possible la traction électrique sur les lignes Scherzigen-Berne et Brigue-Sion ; un crédit de fr. 9 700 000 a été voté à cet effet. Le Conseil fédéral a, par conséquent, été prié d'augmenter après coup de cette somme le budget de construction pour 1918, ce qui a effectivement eu lieu par arrêté fédéral du 17 décembre 1917 (voir page 4 du présent rapport).

En vue également de réduire nos besoins de combustible, le Conseil d'administration s'est en même temps déclaré d'accord sur l'acquisition en 1918 d'un certain nombre de locomotives électriques à accumulateurs, 17 au maximum, pour le service des manœuvres dans les stations de moyenne importance, prévoyant que les dépenses qui résulteraient de ce chef ainsi que de l'installation des stations de charge nécessaires, seraient prélevées sur l'article du budget réservé à l'achat de locomotives à vapeur et que, par contre, le montant affecté à cette dernière opération serait diminué d'autant.

#### 8. Contrats de construction.

a. Dans sa séance du 17 février 1917, le Conseil d'administration a ratifié le contrat passé le 13 janvier 1917 par la direction du II<sup>e</sup> arrondissement avec MM. Gosetto, Bernaseoni, Henry et Cordero, à Perles, pour l'exécution des travaux d'infrastructure de la nouvelle gare aux voyageurs de Biel (2<sup>e</sup> lot) au prix de fr. 2 564 940.

b. Il a de même approuvé dans cette séance l'adjudication à M. le Dr. Lüscher, ingénieur, à Aarau, des travaux pour l'infrastructure de la conduite forcée de l'usine d'Amsteg devisés à fr. 880 861, et a ratifié le contrat de construction passé le 12 décembre 1916 entre cet entrepreneur et la direction générale.

9. Ensuite d'une pétition de la Société suisse des entrepreneurs, tendant à la *revision du mode d'adjudication* en usage dans les chemins de fer fédéraux, le Conseil d'administration a pris le 30 juillet 1917, en l'approuvant, acte de l'intention de la direction générale de soumettre à une revision les clauses générales pour l'adjudication et l'exécution des travaux et fournitures, après avoir donné à la Société suisse des entrepreneurs l'occasion de discuter avec elle les propositions formulées dans la pétition ; il a aussi pris approbativement connaissance des nouvelles règles établies par la Direction générale pour l'adjudication des travaux et fournitures.

#### 10. Marchés.

Ont été approuvés par le Conseil d'administration :

##### a. les contrats passés

1<sup>o</sup> avec la Société industrielle suisse, à Neuhausen, le 4 janvier 1917, pour la fourniture de :

5 voitures de II<sup>e</sup> et de III<sup>e</sup> classe, à quatre essieux, série BC<sup>4</sup>,

10 fourgons à deux essieux, série F,

200 wagons couverts, série K<sup>3</sup>,

100 wagons ouverts, série M<sup>6</sup> (décision du 10 février 1917) ;

le 10/12 septembre 1917, pour la fourniture de :

50 wagons couverts, série K<sup>3</sup>,

200 wagons ouverts, série L<sup>6</sup>,

50 wagons ouverts, série M<sup>6</sup> (décision du 29 septembre 1917) ;

2<sup>o</sup> avec la Fabrique suisse de wagons, à Schlieren, le 4 janvier 1917 pour la fourniture de :

40 voitures à deux essieux, série C,

200 wagons couverts, série K<sup>3</sup> (décision du 10 février 1917),

ainsi que le 10 septembre 1917, pour la fourniture de :

250 wagons couverts, série K<sup>3</sup> (décision du 29 septembre 1917) ;

b. les contrats passés :

- 1<sup>o</sup> avec la maison Piccard, Pictet & Cie., à Genève, relativement à la fourniture de 3 *turbines de 12 000 HP chacune*, au prix total de fr. 631 000, pour l'*usine de Ritom*;
- 2<sup>o</sup> avec la S. A. Brown, Boveri & Cie., à Baden, relativement à la fourniture de 3 *génératrices de 9 000 kVA de débit chacune*, aux prix total de fr. 1 866 800, pour l'*usine de Ritom*;
- 3<sup>o</sup> avec la S. A. des Ateliers de constructions mécaniques d'Oerlikon, à Oerlikon, relativement à la fourniture de 4 *transformateurs de 8 500 kVA de débit continu et de 11 000 kVA de débit pendant 1½ h.*, chacun, au prix total de fr. 980 000, pour l'*usine de Ritom* (décision du 8 mai 1917);
- c. le contrat conclu avec la Fabrique de machines Escher, Wyss & Cie. S. A., à Zurich, sur la base de son offre du 23 juin 1917 pour la fourniture et le montage de la *conduite forcée de l'usine de Ritom* au prix total de fr. 3 326 905 (décision du 30 juillet 1917);
- d. les contrats passés d'une part avec la maison Brown, Boveri & Cie., à Baden, et la Fabrique de locomotives et de machines, à Winterthour, et d'autre part, avec les Ateliers de constructions mécaniques d'Oerlikon et la Fabrique de locomotives et de machines, à Winterthour, les 30 avril/3 mai 1917, pour la fourniture de *quatre locomotives électriques d'essai*, avec allocation du crédit nécessaire de fr. 2 030 000 à la charge du compte de construction de 1917 (décision du 31 juillet 1917);
- e. le supplément aux deux marchés du 29 novembre 1913 avec l'Union des aciéries S. A., à Dusseldorf, supplément portant sur la fourniture de 20 000 tonnes de rails d'acier, 2 000 tonnes de traverses métalliques et 1 000 tonnes de rails pleins pour lames d'aiguilles au prix de fr. 11 700 000 (décision du 21 novembre 1917).

**11. Contrats de jonction, de cojointe et d'exploitation.**

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

- a. pour le contrat conclu les 6/31 octobre 1916 avec la direction du chemin de fer des *Alpes bernoises Berne-Lætschberg-Simplon*, pour la jonction de cette ligne à la gare de Brigue et la cojointe de cette gare, et le contrat du 24 novembre 1916 pour l'exploitation de la ligne Moutier-Longeau;
- b. pour le contrat conclu les 14/19 octobre 1916 avec le chemin de fer de *Wohlen-Meisterschwanden* relativement à la cojointe de la gare de Wohlen par cette entreprise;
- c. pour le contrat conclu le 3 novembre 1916 avec le chemin de fer *Lac de Constance-Toggenbourg* concernant le règlement des rapports des chemins de fer fédéraux avec cette Compagnie après reprise de l'exploitation par celle-ci;
- d. pour le contrat conclu les 2 février/29 mars 1917 avec le chemin de fer du *Seetal suisse* relativement à la cojointe de la station de Wildegg;
- e. pour le contrat conclu les 12 janvier/12 février 1917 avec le chemin de fer *Steffisbourg-Thoune-Interlaken* relativement à la jonction de cette ligne à la gare de Thoune;
- f. pour le contrat conclu les 11 septembre/24 octobre 1917 avec la S. A. du *chemin de fer des Schälenen* relativement à la jonction du chemin de fer électrique à crêmaillère Gœschenen-Andermatt à la station de Gœschenen.

**12. Contrats de sous-concession.**

a. Les contrats de sous-concession conclus le 19/20 décembre 1916 par la Direction générale avec la S. A. de la Lonza, à Bâle, au sujet de la sous-concession de droits d'eau appartenant aux chemins de fer fédéraux sur la Binna et le Rhône près du village de Mœrel dans le canton du Valais, ont été approuvés le 9 février 1917.

b. Le Conseil d'administration a également approuvé le 30 juillet 1917 l'annexe du 25 septembre 1916 au contrat conclu les 23/25 mars 1909 avec la société „Dinamo“, de Milan, relativement à la concession d'un droit d'eau sur la Cairasca, côté sud du Simplon, et la fourniture d'énergie électrique, annexe en vertu de laquelle l'usine d'Iselle est temporairement cédée à la société „Dinamo“.

**13. Propositions pour la nomination des membres de la direction générale et des directions d'arrondissement.**

La période administrative pour laquelle les membres de la direction générale et des directions d'arrondissement avaient été nommés arrivant à expiration, tous les titulaires actuels de ces charges ont été proposés à la confirmation par le Conseil fédéral dans leurs fonctions pour la nouvelle période administrative allant du 1<sup>er</sup> janvier 1918 au 31 décembre 1923. Par décision du 27 novembre 1917, le Conseil fédéral a procédé aux nouvelles nominations dans le sens de cette proposition.

#### 14. Ratification de nominations.

Le Conseil d'administration a ratifié les nominations suivantes de chefs de service faites par la Direction générale, savoir:

celle de M. *Adolphe Wirz* aux fonctions de chef du service des tarifs-marchandises, et celle de M. *Hans Etter* aux fonctions d'ingénieur en chef à la direction générale.

### B. Conseils d'arrondissement.

Au cours de l'exercice, le Conseil du I<sup>er</sup> arrondissement a tenu cinq séances, ceux des II<sup>e</sup>, III<sup>e</sup>, IV<sup>e</sup> et V<sup>e</sup> arrondissements, quatre, chacun.

Outre les affaires courantes: approbation des rapports trimestriels, des budgets et des comptes, ces Conseils se sont, notamment sous forme de propositions, d'interpellations et de vœux, occupés de questions d'organisation, de tarifs, d'horaires et de constructions. Il faut en particulier mentionner les points suivants:

Résolutions relatives au projet de réorganisation de l'administration des chemins de fer fédéraux présenté par la direction générale, organisation provisoire de la direction du V<sup>e</sup> arrondissement, accroissement des recettes par le relèvement des taxes de magasinage, mise sur un pied d'égalité tarifaire des lignes Schaffhouse-Zurich via Eglisau et via Winterthour, conditions d'exploitation sur le tronçon Bouveret-St. Gingolph, amélioration du trafic suisse-bavarois via St. Margrethen-Lindau, transfert de la gare aux marchandises de Lausanne dans la vallée du Flon, transformation et agrandissement de la gare de Neuchâtel, commencement des travaux pour le transfert de la ligne de la rive gauche du lac de Zurich sur le territoire de la ville de Zurich, établissement de haltes à Buix et Pollegio, transformation de la gare de Lenzbourg.

### C. Direction générale.

La direction générale a tenu 106 séances au cours desquelles elle a traité 1846 affaires. Outre la préparation des projets destinés au Conseil d'administration, nous mentionnerons les objets que voici comme les plus importants:

#### Généralités.

1. A notre grand regret, M. le conseiller fédéral Dr L. Forrer s'est, pour la fin de 1917, démis de ses fonctions de membre de la plus haute magistrature du pays, à laquelle il appartenait depuis 1903. Pendant les huit ans qu'il a été à la tête du Département des chemins de fer, nous avons eu le privilège de discuter, dans nos rapports suivis avec lui, toutes les importantes questions dont la solution a été d'une influence décisive sur les chemins de fer de la Suisse et, en particulier, sur les chemins de fer fédéraux. M. le conseiller fédéral Forrer n'a cessé de témoigner la plus grande bienveillance à notre entreprise nationale, d'y vouer tous ses soins et de la seconder efficacement. Aussi, nous faisons-nous un devoir de lui présenter ici, à l'occasion de son départ, l'expression de notre profonde gratitude.

Par suite de son élection à la plus haute autorité suisse, M. le Dr Robert Haab a, avant la fin de l'année, remis au Conseil fédéral sa démission de membre de la Direction générale. A la joie que nous éprouvons de voir conférer ces hautes fonctions à un membre de notre collège, se mêle un sentiment de regret pour la perte de cet excellent collègue qui, dès son entrée au service des chemins de fer fédéraux, nous a secondé de son grand savoir, de sa puissance de travail et de son énergie.

L'administration gardera aussi un souvenir reconnaissant de M. le Dr Henri Hafner, membre de la direction du III<sup>e</sup> arrondissement, décédé subitement le 2 avril. Le défunt, grâce à ses grandes connaissances professionnelles, à sa riche expérience et à la conscience qu'il apportait dans l'exercice de sa charge, a rendu aux chemins de fer fédéraux d'excellents services.

2. Répondant à l'invitation du Département des chemins de fer, nous lui avons transmis nos observations sur les projets de lois fédérales élaborés par lui pour l'*acquisition amiable du chemin de fer de la vallée de la Täss et du chemin de fer Wald-Rüti*, ainsi que sur les deux contrats de rachat y relatifs.

Les négociations entreprises par le Département des chemins de fer avec les organes administratifs de ces deux compagnies ayant abouti en septembre, et l'assemblée des actionnaires du chemin de fer de la vallée de la Täss ayant ratifié ce contrat de rachat le 24 novembre 1917, celle du chemin de fer Wald-Rüti ayant pris une décision dans le même sens le 11 dudit mois, une enquête contradictoire sur l'état actuel des lignes et installations fixes de ces deux entreprises fut ordonnée par le Département des chemins de fer et eut lieu les 27 et 28 novembre 1917; les organes techniques de notre administration y prirent part. Le Conseil fédéral soumit ensuite aux Chambres fédérales, par son message du 22 décembre 1917, un projet de loi fédérale concernant le rachat amiable par la Confédération des chemins de fer de la vallée de la Täss et de Wald-Rüti aux conditions stipulées dans les conventions y relatives.

**3.** Sur demande du Département fédéral de l'intérieur, nous lui avons soumis nos observations sur un projet de message aux Chambres fédérales concernant la *compétence de la Confédération en matière de législation sur la navigation*.

**4.** Par lettre du 12 juin, le Département des chemins de fer nous a demandé d'examiner, d'entente avec le Conseil d'administration, si, et le cas échéant de quelle manière, la loi de rachat devrait être révisée. Les conclusions du Conseil d'administration devaient être considérées comme projet des chemins de fer fédéraux sur la *revision de la loi de rachat* et être transmises comme tel au Conseil fédéral.

Le Département nous priait également de pourvoir à ce que ce projet lui parvint jusqu'à la mi-octobre, désirant être à même de le remettre avec son rapport et ses propositions au Conseil fédéral dans le courant de novembre afin que les Chambres pussent discuter la question l'année suivante.

Nous avons soumis, le 6 août, à la Commission permanente, un projet de revision de la *loi sur le rachat des chemins de fer*, accompagné d'un exposé des motifs. A la suite d'une première discussion générale sur la question, cette commission a décidé, le 23 août, avant d'arrêter définitivement sa manière de voir, de fournir aux Conseils d'arrondissement l'occasion de se prononcer sur le projet, en les priant de lui faire part de leur avis jusqu'au 22 septembre au plus tard.

Les cinq Conseils d'arrondissement ont répondu dans ce délai, mais aucun d'eux n'a donné un préavis définitif, car ils prétendaient que notre projet ne constitue pas une base de discussion suffisante. Au surplus, le Conseil du 1<sup>er</sup> arrondissement jugeait la réorganisation projetée inopportune dans les circonstances actuelles et la considérait comme prématûrée. Néanmoins, aucun des cinq Conseils ne s'est catégoriquement prononcé contre la mise à l'étude de la revision; au contraire, ils se sont bornés à demander que notre projet fût remanié dans le sens d'une délimitation plus exacte de l'organisation, des fonctions et des compétences des inspecteurs d'arrondissement prévus en remplacement des directions d'arrondissement, d'une règlementation plus serrée des rapports du Département suisse des chemins de fer et de l'administration des chemins de fer fédéraux, complété par un projet basé sur la décentralisation et élaboré avec le concours des directions d'arrondissement, enfin qu'on leur donnât l'occasion de se prononcer à nouveau sur la question.

La Commission permanente du Conseil d'administration nous a alors invités à répondre aux critiques présentées contre le projet au sein des Conseils d'arrondissement, et notamment à la renseigner sur la question de savoir s'il ne serait pas possible d'atteindre le but de la réorganisation — simplifications et économies — en conservant sous une forme ou sous une autre la répartition actuelle des affaires entre l'administration centrale et celle des arrondissements. Nous nous sommes déclarés tout disposés à nous charger de ce travail, à consulter à ce propos les directions d'arrondissement, et à mentionner leur manière de voir dans notre rapport complémentaire. Cette consultation des directions d'arrondissement a eu lieu au cours de deux conférences des directeurs, les 22 et 27 octobre.

La Commission permanente a donné connaissance aux Conseils d'arrondissement de la procédure qui serait suivie; à cette occasion, elle leur a en outre fait remarquer qu'il serait prématûr, à son avis, d'élaborer déjà maintenant des projets parallèles, tant qu'elle-même ne se serait pas prononcée sur le nôtre. Si elle arrivait à proposer au Conseil d'administration une solution s'écartant en principe de la nôtre, elle ferait de son propre chef, disait-elle, élaborer un second projet dans ce sens, sur lequel elle consulterait les Conseils d'arrondissement avant de le présenter.

Nous élaborons actuellement ce rapport complémentaire.

**5.** Les rapports de service entre le commandement de l'armée, d'une part, les chemins de fer suisses et les entreprises de navigation concédés par la Confédération, d'autre part, ont, après la suppression de l'exploitation de guerre, été réglés pour la durée de la mobilisation de l'armée, par l'arrêté du Conseil fédéral du 20 février 1917 en ce sens que lesdites entreprises de transport doivent donner immédiatement suite aux ordres qui leur parviennent du service des transports à l'Etat-major de l'armée pour les transports de troupes, de matériel de guerre et de subsistance. Le chef du service des transports à l'Etat-major de l'armée n'est en relations qu'avec le département de l'exploitation de la direction générale, lequel transmet lesdits ordres aux intéressés.

**6.** Le Conseil fédéral a décidé, le 6 mars 1917, de créer un *office central pour l'importation des marchandises nécessaires au ravitaillement et à la vie économique du pays*, ainsi que pour l'*exportation des produits suisses*.

A la tête de l'office central est placé le commissaire général dont les fonctions ont été confiées à M. A. Cailler, fabricant à Broc. Quand il le juge à propos, le commissaire général prend l'avis d'une commission consultative dont fait aussi partie une délégation des chemins de fer fédéraux. En tant qu'ils visent l'organisation et l'exécution des transports à l'intérieur du pays, ainsi que les arrangements avec des entreprises étrangères au sujet du matériel roulant et de la direction des transports, les pouvoirs conférés à l'office central s'exercent de concert avec notre direction générale. Les arrêtés du Conseil fédéral du 21 décembre 1915 et du 2 mai 1916 concernant la création d'une centrale pour le transport des marchandises de l'étranger en Suisse ont été rapportés à la date de l'entrée en fonctions du nouvel office.

7. La *Délégation internationale pour les affaires du Simplon* s'est réunie à Berne les 24 et 25 avril. Elle a discuté les questions habituelles d'horaire et de tarifs, ainsi que les comptes de construction, d'exploitation et de profits et pertes de la ligne Brigue-Iselle, arrêtés au 31 décembre 1915.

Ces comptes, qui ont été approuvés par le Conseil fédéral en date du 21 juin 1917, et transmis au Gouvernement italien, à Rome, pour en prendre connaissance et se prononcer, accusent les résultats suivants:

*Compte de construction:*

Section suisse . . . . .	fr. 36 796 298. 14
Section italienne . . . . .	" 40 723 842. 66
Total	fr. 77 520 140. 80

*Compte d'exploitation:*

Total des recettes d'exploitation . . . . .	fr. 1 184 780. 23
Total des dépenses d'exploitation . . . . .	" 1 145 050. 40
Excédent des recettes	fr. 39 729. 83

*Compte de profits et pertes:*

Recettes totales . . . . .	fr. 111 849. 58
Dépenses totales . . . . .	" 2 383 895. 60
Excédent des dépenses	fr. 2 272 046. 02

Le Conseil fédéral a approuvé définitivement, le 30 janvier, les comptes de construction et d'exploitation de la ligne Brigue-Iselle pour l'année 1914 (rapport de gestion de 1916, page 7, ch. 3) et lesdits comptes pour l'année 1915, le 24 septembre, après que le Gouvernement italien eut donné son approbation en faisant ses réserves habituelles.

Les séances que la Délégation tient régulièrement en septembre n'ont pu avoir lieu pendant cet exercice parce que les délégués italiens n'ont pu faire acte de présence, la frontière ayant été provisoirement fermée par ordre des autorités militaires italiennes.

8. *Contrats de jonction et de cojouissance.*

a. La compagnie du chemin de fer Territet-Glion ayant dénoncé pour fin décembre 1917 la convention du 30 avril 1898 pour le *service de la halte de Territet*, ainsi que son annexe du 1<sup>er</sup> décembre 1903, nous avons chargé la direction du 1<sup>er</sup> arrondissement de négocier une nouvelle convention.

b. A la demande des chemins de fer électriques de la Gruyère, nous avons consenti à prolonger jusqu'à fin 1917 le contrat de *cojouissance de la station de Palézieux*, du 13 novembre 1900, dénoncé pour le 31 décembre 1916 (cfr. rapp. de 1916, p. 7, ch. 4 d), et nous avons accepté, sans préjudice du nouveau contrat à conclure, l'augmentation de l'indemnité de cojouissance de fr. 2 500 à fr. 4 900 qui nous était offerte pour 1917.

Sur demande de l'administration de ce chemin de fer secondaire, nous avons consenti à une nouvelle prolongation de la durée de validité du contrat jusqu'à fin 1918, et à la réduction de l'indemnité de cojouissance à fr. 3 500 pour l'année en question, tenant compte du fait que ledit chemin de fer pourvoira, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1918, à son service de manœuvres avec son propre personnel et à ses propres frais.

c. Nous avons jugé à propos de dénoncer, pour la fin de 1917, le chap. VI du contrat passé le 26 janvier 1909 avec le *chemin de fer de la Gurbe* pour sa *jonction à la gare de Berne* et la cojouissance de celle-ci, car nous avons constaté que l'indemnité payée par cette compagnie n'était pas proportionnée aux redevances payées par d'autres entreprises utilisant la même gare.

d. Nous avons conclu avec la Direction des *chemins de fer électriques routiers du canton de Zoug* un accord, aux termes duquel l'indemnité annuelle de fr. 1 200 due par cette entreprise pour la *cojouissance de la gare de Zoug* est maintenue jusqu'à nouvel ordre, tandis que celle pour la *cojouissance de la station de Baar* est portée de 2 000 à 3 000 francs à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1917. Conformément au désir de la Direction de la compagnie, nous avons consenti à traiter, jusqu'à nouvel avis, comme service de communauté et à faire exécuter par nos agents, à Zoug et à Baar, l'expédition des trains de ladite entreprise, qui incombe à cette dernière en vertu des contrats.

e. Outre les contrats de jonction et de cojouissance mentionnés au chapitre A, lettres e et f (page 10) et approuvés par le Conseil d'administration, les conditions de *jonissance commune de la gare d'Interlaken-Est* ont été réglées contractuellement avec l'administration des chemins de fer de l'Oberland bernois et la compagnie

du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lætschberg-Simplon. Le 4 décembre 1917, le Conseil d'administration a approuvé le contrat y relatif conclu les 13/30/31 juillet 1917 sous réserve de cette ratification.

f. Etant donné que depuis la conclusion des contrats ci-après, les circonstances se sont modifiées et, notamment, que les indemnités prévues étaient devenues insuffisantes, nous avons dénoncé pour le 31 décembre 1918 lesdits contrats, et invité les Directions d'arrondissement compétentes à entrer en négociations en vue du remaniement des conditions :

- 1<sup>o</sup> du contrat passé avec le chemin de fer régional Tramelan-Tavannes le 24 août 1910 pour la *cojonissance de la station de Tavannes*,
- 2<sup>o</sup> du contrat passé avec le chemin de fer du Sihltal les 15/26 mai 1903 pour la *cojonissance de la station de Sihlbrugg*, et
- 3<sup>o</sup> du contrat passé avec le chemin de fer du Sud-Est suisse le 25 mars 1899 pour la *cojonissance de la gare d'Arth-Goldau* et de celui du 7 décembre 1903 pour la *cojonissance de la gare de Rapperswil et des stations de Wädenswil et de Pfäffikon (Schwyz)*.

9. Après nous avoir consultés, le Conseil fédéral a décidé, le 31 mars, de rapporter à dater du 1<sup>er</sup> avril 1918 la disposition du chap. 2 de son arrêté du 11 septembre 1914, stipulant que des *promotions* ne peuvent avoir lieu que si des places sont devenues vacantes par suite de décès, de démission, etc., ou si la promotion est nécessaire par la réorganisation d'un service.

Nous appuyant sur cette décision, nous avons refusé de faire droit à une pétition que la Fédération du personnel des entreprises suisses de transport nous avait adressée en date du 30 juin, et qui tendait à ce que l'administration des chemins de fer fédéraux voulût bien, pour atténuer certaines rigueurs, promouvoir rétroactivement au 1<sup>er</sup> janvier 1917 en leur accordant l'augmentation extraordinaire de traitement pour avancement, les fonctionnaires et employés dont la promotion était prévue au budget dès le début de la période administrative (1<sup>er</sup> avril 1915).

10. En ce qui concerne *la sauvegarde des droits acquis à l'ancien personnel du chemin de fer du St-Gothard*, le Conseil fédéral a, le 18 juin, modifié son ancienne décision du 23 avril 1915 en lui donnant la teneur suivante :

„L'ancien personnel du St-Gothard sera aussi mis au bénéfice des avantages à futur que comportait son statut au 30 avril 1909, gratifications de nouvel an comprises, en d'autres termes : pour autant qu'il exerce encore les fonctions remplies par lui à cette date, ce personnel jouira des augmentations périodiques de traitement, gratifications de nouvel an comprises, qui lui seraient revenues sous le régime du St-Gothard, jusqu'à concurrence du maximum fixé par cette entreprise.

„Ladite garantie des avantages à futur n'est point limitée quant au temps et déploie ses effets à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1916. Les augmentations de traitement pour le 1<sup>er</sup> janvier 1916, se mouvant dans le cadre des traitements maxima de la compagnie du St-Gothard, ne peuvent être versées que si les ayants droit n'ont pas déjà reçu en tout ou partie l'augmentation prévue par la loi.

„Dans la mesure où, par suite d'augmentation résultant des droits acquis, les traitements pour 1916 et 1917 excéderaient les limites fixées par l'arrêté du Conseil fédéral du 3 octobre 1916, en matière d'allocations de renchérissement, les allocations déjà reçues seraient portées en déduction des augmentations.

„Au cas où l'échelle des traitements des C. F. F. viendrait à être revisée, les augmentations de traitement ne sauraient être accordées que jusqu'à concurrence des maxima des C. F. F., à supposer que ces maxima atteignent ou dépassent ceux de la compagnie du St-Gothard, autrement dit la différence en plus que présenteraient les maxima des C. F. F. ne pourrait s'ajouter aux anciens maxima du St-Gothard.“

11. Le Conseil fédéral ayant décidé le 14 avril de ne point donner congé au personnel *le samedi après midi*, nous avons adressé aux organes compétents des instructions tendant à ce que les demandes de jours de congé réservés dans le sens des prescriptions réglementaires ou de jours de repos non rétribués soient accordées dans toute la mesure compatible avec la marche régulière des affaires. En ce faisant, nous avons eu en vue de favoriser *la petite culture* et de permettre aux fonctionnaires et employés de se livrer aux travaux des champs.

Avec l'autorisation du Département des chemins de fer, il a en outre été ordonné que pour l'année courante les fonctionnaires, employés et ouvriers ayant droit, en vertu de l'art. 7 de la loi sur la durée du travail, à un congé continu de plus de 6 jours, puissent exceptionnellement ne prendre que 6 jours consécutifs, et répartir les autres à leur choix sur la période des travaux agricoles pour peu que les intérêts du service n'en souffrent pas.

Par contre, l'autorité de surveillance n'a pas cru devoir admettre notre proposition consistant à faire abstraction, pour l'exercice, de l'application de l'art. 6 de la loi sur la durée du travail, prévoyant que 17 au moins d'entre les 52 jours libres doivent tomber le dimanche, proposition qui aurait permis aux employés et ouvriers qui s'occupent de travaux agricoles de prendre congé pendant plus de jours ouvrables dans la limite où les intérêts du service n'auraient pas eu à en souffrir. L'autorité de surveillance est en effet partie du principe que ces dimanches sont précisément les jours où le personnel peut le mieux se reposer des fatigues du service, et que ce délassement est absolument nécessaire pour assurer la sécurité de l'exploitation.

**12.** Le secrétariat général de la Fédération du personnel des entreprises suisses de transport nous a adressé une requête tendant à ce que nous donnions des instructions aux directions d'arrondissement pour qu'elles se montrent plus conséquentes et plus larges dans le choix du personnel de service auquel sont accordés certains avantages pour la fréquentation de cours de langues.

Dans notre réponse, nous avons rendu le requérant attentif au fait que notre administration cherche à faciliter la fréquentation de cours de langues au personnel de service dont les fonctions rendent la connaissance de deux langues nationales ou de l'anglais sinon nécessaire, du moins désirable, en lui remboursant le prix du cours à condition que ces études aient été couronnées de succès. Nous ajoutons que notre intention n'avait jamais été de limiter cette faveur à un cercle restreint de fonctionnaires et, en particulier, de n'en faire bénéficier que les agents en contact direct avec le public, mais que, en revanche, nous jugions inopportun de désigner d'avance des catégories dont tous les membres sans distinction et sans exception auraient droit à cette libéralité. En effet, nous avons estimé que les organes compétents doivent, dans chaque cas, être laissés à même de juger si le fonctionnaire ou l'employé en question possède les rudiments indispensables pour suivre avec fruit un cours de ce genre et si, vu ses aptitudes, il aura jamais l'occasion d'utiliser pratiquement le bagage linguistique qu'il veut acquérir. Dans ces conditions, nous n'avons pas cru pouvoir donner l'assurance que, parmi les fonctionnaires, en tout cas, personne ne se verra privé du droit de participer aux cours subventionnés.

**13.** Le 25 avril 1917 nous avons établi un *programme uniforme d'examens de sortie des écoles de chemins de fer* et fixé dans un règlement spécial les normes suivant lesquelles ces examens de sortie auront lieu. Lors de l'élaboration de ce dernier, nous nous sommes laissé guider par le principe que ces écoles doivent instituer des examens spéciaux de sortie qui répondent à nos besoins et aient la même valeur que les examens théoriques d'admission au service des chemins de fer organisés par notre administration, sans que, pour autant, lesdites écoles perdent quoi que ce soit de leur indépendance vis-à-vis des chemins de fer fédéraux. Mais nous ne pouvions attribuer aux examens de sortie des écoles de chemins de fer semblable importance que si une influence décisive nous était accordée quant aux règles à suivre et à la manière de les appliquer. C'est pourquoi nous avons établi un programme uniforme et nous sommes réservé le droit de déléguer aux examens de sortie des représentants de notre administration chargés d'y collaborer et d'en contrôler la marche.

Le programme d'examens a été élaboré indépendamment des plans d'études actuels, dans l'intention de laisser aux écoles le temps de prendre leurs dispositions en conséquence, notamment dans les cas où l'adoption de nos prescriptions nécessiterait un remaniement assez sensible de l'enseignement. Le programme d'examens vise surtout à ce que les élèves possèdent une instruction générale aussi bonne que possible et les notions élémentaires qui leur permettront de s'initier au service pratique. Quant aux connaissances professionnelles proprement dites, c'est au cours de l'apprentissage qu'ils les acquerront. Les épreuves et la délivrance des brevets de capacité se feront avec le concours d'une commission d'examens instituée par notre administration et composée de six membres dont un fonctionnaire supérieur de la Direction générale et un fonctionnaire supérieur de chaque arrondissement.

Toutes les écoles de chemins de fer subventionnées par la Confédération ont accueilli ce nouvel ordre de choses avec faveur; elles sont prêtes à adopter notre programme uniforme d'examens et à procéder aux examens de sortie conformément au règlement à dater de la fin de l'année scolaire 1917/1918.

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

Congés à accorder au personnel pour l'exécution de travaux agricoles, règlement de service pour les inspecteurs de l'exploitation, cahier des charges pour l'affermage de la vente de cigarettes, etc. dans les gares et stations des chemins de fer fédéraux, salaire des ouvriers des chemins de fer fédéraux, échange général de vues sur la révision de la loi de rachat, emploi du personnel qui, par suite des restrictions apportées au trafic dès le 22 octobre se trouve sans occupation suffisante, plaintes sur des actes d'indiscipline commis par le personnel des locomotives et remboursement des cotisations versées à la Caisse de pensions et de secours, en cas de sortie d'assurés actifs.

#### **15. Libre parcours.**

*a.* Au cours de l'exercice nous avons délivré en tout 682 *cartes annuelles de libre circulation* valables sur le réseau entier des chemins de fer fédéraux, dans certains arrondissements ou pour des parcours déterminés, contre 751 en 1916. Dans ce nombre ne sont pas comprises les cartes établies pour le réseau complet des chemins de fer fédéraux par le Département des chemins de fer à l'usage des membres du Conseil fédéral et de 34 fonctionnaires de son service technique.

*b.* Les fonctionnaires, employés et ouvriers de notre administration, ainsi que les membres de leurs familles ont reçu 325 714 permis pour courses isolées (hors service) sur des lignes des chemins de fer fédéraux, contre 330 664 en 1916; les agents d'autres entreprises de chemins de fer et de navigation à vapeur ainsi que les membres de leurs familles en ont obtenu 14 868 contre 15 707 en 1916.

**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 25 546 unités, celui des employés à la journée de 9 245, ce qui donne un total de 34 791 agents, contre 35 300 en 1916.

	Fonctionnaires touchant un traitement fixe	Employés engagés à la journée
à la Direction générale . . . . .	757	16
au I <sup>er</sup> arrondissement . . . . .	5 533	1 766
" II <sup>e</sup> "	6 071	2 570
" III <sup>e</sup> "	5 459	1 936
" IV <sup>e</sup> "	3 535	1 370
" V <sup>e</sup> "	4 191	1 587
	<b>25 546</b>	<b>9 245</b>

## I. Département des finances.

### a. Comptes.

**1.** Les conséquences économiques de la guerre européenne ont continué à influencer dans une forte mesure le résultat de l'exercice 1917. Il est vrai que les recettes d'exploitation, fr. 201 441 792, sont de fr. 8 844 231 supérieures à celles de 1916 et dépassent de fr. 5 256 472 la prévision budgétaire; mais elles sont cependant loin d'atteindre le chiffre de 1913, c'est-à-dire de la dernière année qui a précédé la guerre. D'autre part, les dépenses d'exploitation ont passablement augmenté; leur montant de fr. 158 907 063 dépasse de fr. 16 918 148 celui du compte de 1916, mais reste de fr. 1 014 397 en dessous du budget. Il y a lieu de relever à ce propos qu'en vue d'une comparaison plus exacte avec 1917, les allocations de guerre ont été comprises dans les dépenses d'exploitation tant du compte de 1916 que du budget de 1917. Les notables dépenses en plus de 1917 sont dues aux prix élevés du combustible et aux allocations de renchérissement versées au personnel.

Du fait de cet accroissement de dépenses, l'excédent d'exploitation de fr. 42 534 729 est de fr. 8 073 917 plus faible que celui de l'année précédente; il dépasse le budget de fr. 6 270 869. L'excédent de 1917 comporte le 60 % de celui de 1913; il ne suffit pas à couvrir toutes les charges du compte de profits et pertes, aussi le déficit de ce compte a-t-il augmenté en 1917.

Le coefficient d'exploitation a atteint 66.94 en 1913, 73.66 en 1914, 71.21 en 1915, 73.72 en 1916; en 1917, il est monté à 78.88. Les deux exercices de 1916 et 1917 renferment les dépenses pour allocations de renchérissement en faveur du personnel. Le coefficient élevé de ce dernier exercice nous dispense d'explications plus détaillées quant à l'influence exercée par la guerre sur les recettes et les dépenses, ainsi que sur la situation financière des chemins de fer fédéraux.

L'excédent de dépenses du compte de profits et pertes de 1917 se monte à fr. 29 238 394; à fin 1916, il était de fr. 44 533 033. Le déficit des chemins de fer fédéraux à fin 1917, y compris les charges pour intérêts, amortissements et versements aux fonds spéciaux, se monte donc à fr. 73 771 427.

Pour tous autres renseignements, nous renvoyons aux comptes annuels ci-après avec les explications qu'ils contiennent.

**2.** Les augmentations de traitements et de salaires au 1<sup>er</sup> janvier 1916, allouées par les arrêtés du Conseil fédéral des 2 novembre 1915 et 29 février 1916, ont aussi pesé en conséquence sur l'exercice de 1917. Quand bien même la diminution des effectifs et l'engagement de jeunes agents ont en quelque sorte compensé l'excédent de dépenses qui est résulté de ces augmentations, il ne faut pas perdre de vue que 1916 a exigé de ce chef une somme de plus de cinq millions de francs (voir compte de ladite année, page 88), qui grève aussi pour la plus grande partie le compte de 1917.

**3.** Une notable dépense a sa source dans les sacrifices qu'il a fallu faire, par suite de l'énorme renchérissement de toutes les denrées alimentaires, pour améliorer les revenus du personnel. Aux allocations de renchérissement durant la guerre, accordées pour 1916 (depuis le 1<sup>er</sup> avril) et 1917 par arrêté du Conseil fédéral du 3 octobre 1916, sont venus s'ajouter les subsides exceptionnels de guerre à teneur de l'arrêté fédéral du 27 juin 1917. La dépense totale qui en est résultée charge le compte de 1917 de fr. 17 241 824, plus fr. 1 372 353 pour allocations aux agents pensionnés selon l'arrêté fédéral du 22 décembre 1917. Le total des allocations de renchérissement pour 1917 a donc atteint fr. 18 614 177, vis-à-vis de fr. 3 225 985 en 1916.

**4.** Comme les années précédentes, nous avons effectué en 1917 toutes les opérations prévues par la loi sur la comptabilité des chemins de fer et celle de rachat. De cette façon, les comptes annuels des chemins de

fer fédéraux conservent leur uniformité et pourront mieux servir aux comparaisons. Lesdites opérations (amortissement annuel des dépenses de construction, amortissement d'installations démolies, versements aux fonds spéciaux) reposent au surplus sur des dispositions légales et doivent, par conséquent, être faites tant que les prescriptions n'auront pas été modifiées. D'autre part, la solution de la question touchant la couverture du déficit des chemins de fer fédéraux est ajournée jusqu'au moment où la guerre aura pris fin.

En s'appuyant sur les délibérations de la Commission permanente du Conseil d'administration, en date du 17 avril 1917, on a examiné au cours de cet exercice la question de savoir s'il y avait opportunité à liquider les valeurs du portefeuille du fonds de renouvellement et ne plus tenir ce fonds que comme compte-dourant. Si la question est résolue affirmativement, il faudra réviser l'art. 59 du règlement pour l'exécution de la loi de rachat. Il n'a pas encore été pris de décision.

### b. Caisse et service des titres.

1. Il a été procédé à 47 vérifications de caisses et de titres qui se répartissent comme suit:

Caisse principale et service des titres: 11.

Caisse d'arrondissement	I	II	III	IV	V
	12	4	5	10	5

Ces vérifications n'ont donné lieu à aucune observation.

2. Nous avons continué le renouvellement des feuilles de coupons de l'emprunt  $3\frac{1}{2}\%$  des chemins de fer fédéraux de 1899/1902, commencé en 1915. La liquidation de cette opération ne sera possible qu'après la guerre. A la fin de l'année, il restait encore 19 263 feuilles à renouveler.

3. Pour faire face à nos besoins de trésorerie, nous avons renouvelé les fr. 35 000 000 de prescriptions émises depuis 1914 et en avons émises de nouvelles pour un montant de fr. 33 000 000. Au 31 décembre 1917, le montant de ces prescriptions s'élevait donc à fr. 68 000 000.

4. Pendant l'année, nous avons attribué à la Caisse de pensions et de secours, en reemploi de ses fonds disponibles fr. 9 780 000 de bons de dépôt  $4\frac{1}{2}\%$  des chemins de fer fédéraux. Le montant total de ces bons s'élevait à fin décembre 1917 à fr. 119 808 000.

5. Nous avons accordé, pendant l'année, à des fonctionnaires et employés de notre administration pour compte de la caisse de pensions et de secours, 7 prêts hypothécaires en 1<sup>er</sup> rang d'un montant de fr. 98 500. Ces prêts sont garantis par des immeubles habités par les débiteurs eux-mêmes.

6. Conformément à l'arrangement concernant le commerce d'exportation, conclu le 20 août 1917 entre la Suisse et l'Allemagne, et aux obligations des consommateurs de charbon prévues par l'arrêté du Conseil fédéral du 8 septembre 1917, nous avons souscrit lors de la fondation de l'Office central du Charbon S. A. à la part du capital social incombant aux chemins de fer fédéraux. A fin 1917, notre participation s'élevait à:

Fr. 10 521 000 nom. actions de priorité  
" 6 542 500 " ordinaires

Fr. 17 063 500 ensemble, dont selon la demande de la Centrale des Charbons fr. 12 245 000 seulement ont été versés. Ces actions ont été placées dans le *portefeuille de fonds publics*.

7. D'accord avec le Conseil fédéral et la Banque Nationale Suisse et nous appuyant sur les arrêtés fédéraux des 22 décembre 1914, 21 décembre 1915 et 19 décembre 1916, nous avons mis en souscription le 21 septembre par l'entremise des banques suisses, *des bons de caisse  $4\frac{1}{2}\%$  à 3 ans au pair, jouissance du 1<sup>er</sup> novembre 1917, jusqu'à concurrence de 60 millions de francs*. Jusqu'à fin 1917, fr. 10 677 000 de ces bons de caisse ont été souscrits et entièrement libérés. Ces titres sont au porteur, en coupures de fr. 1000, 5000 et 10 000, munies de coupons semestriels payables en francs suisses les 1<sup>er</sup> mai et 1<sup>er</sup> novembre. Le remboursement aura lieu le 1<sup>er</sup> novembre 1920.

8. Nous avons procédé à 11 tirages au sort de titres de nos différents emprunts, pour un total de 9851 titres. Le montant des obligations remboursées pendant l'année se trouve au compte de capital page 125.

9. Le montant des titres et coupons prescrits de nos différents emprunts s'est élevé pendant l'année à fr. 7019.62, somme que nous avons comptabilisée en recette.

10. Les obligations des chemins de fer fédéraux et des anciennes Compagnies nationalisées qui peuvent être déposées, sans frais, à notre Caisse principale par des tiers accusent au 31 décembre 1917 un montant de fr. 72 479 950. Comparé à l'année précédente ce chiffre est en diminution de fr. 10 147 800.

**11.** L'étude sur la création d'un Grand-livre de la dette des chemins de fer fédéraux n'a pas encore pu être terminée; elle a subi un long temps d'arrêt par suite de l'absence prolongée du chef du département du contentieux. Mais elle a été reprise et nous comptons pouvoir vous soumettre un projet dans le courant de l'année 1918.

### c. Service de publicité.

Les obstacles mis aux voyages à l'étranger par les Etats en guerre, de même que les restrictions apportées au trafic et le rationnement des vivres, devenus nécessaires en Suisse, ont continué à exercer, pendant l'année, une action très défavorable sur le mouvement des étrangers.

La création d'un „Office suisse du tourisme“, à laquelle les sphères intéressées tendent depuis de nombreuses années, est devenue un fait accompli. Sans préjudice de leur intention de maintenir et de perfectionner leur propre service de publicité, les chemins de fer fédéraux ont adhéré à l'Association pour l'Office suisse du tourisme, en lui assurant pour trois ans une contribution annuelle de fr. 25 000. Les chemins de fer fédéraux et l'office central auront désormais à se répartir, sur la base de leur communauté d'intérêts, les tâches qui se présenteront et dont la plus importante, après la guerre, sera la reprise de la propagande.

## II. Département commercial.

### a. Généralités.

**1.** Les nouvelles *lignes suisses* ci-après ont été ouvertes à l'exploitation pendant l'année:

- a. le 19 mars, le tronçon final *Siselen-Finsterhennen-Anet* B. N. du chemin de fer Biel-Täuffelen-Anet;
- b. le 12 juillet, le chemin de fer des *Schälenen* (Göschenen-Andermatt);
- c. le 18 août, le tronçon *St. Cergue-La Cure*, et le 24 novembre celui de *Nyon halte terminus provisoire-Nyon* C. F. F. du chemin de fer électrique à voie étroite *Nyon-St. Cergue-Morez*;
- d. le 6 octobre, le chemin de fer *Langenthal-Melchnau*.
- e. le 15 décembre, le tronçon *Berne-Tierspital-Bahnhofplatz* du chemin de fer *Berne-Zollikofen*.

**2.** De nouveaux *suppléments aux taxes de transport* ont été introduits le 15 mars, conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 20 février, mais ils ont été abrogés et remplacés par les *mesures tarifaires provisoires* selon l'arrêté du 4 octobre (voir chiffre 3, page 5 du présent rapport).

**3.** Les nouvelles entreprises suivantes se sont fait recevoir de la *conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic*, qui a tenu deux séances au cours de l'exercice, à savoir: les chemins de fer *Lac de Constance-Toggenbourg, Allaman-Aubonne-Gimel* et *Rolle-Gimel*.

**4.** Ont adhéré à la convention concernant le *service des voyageurs, des animaux et des marchandises*, du 1<sup>er</sup> janvier 1910: le chemin de fer Langenthal-Melchnau et le Soleure-Niederbipp.

**5.** Le *règlement et tarif pour la perception des frais accessoires, avec son annexe*, ont été réédités le 1<sup>er</sup> juillet. Les frais accessoires ont en grande partie été légèrement augmentés, et l'on a introduit des taxes nouvelles pour diverses prestations des entreprises de fer que celles-ci effectuaient autrefois gratuitement.

### b. Service des voyageurs.

**1.** Pour l'application des suppléments de taxes partant du 15 mars, il a fallu publier des suppléments ou des appendices à la plupart des tarifs-voyageurs et bagages suisses, comme aussi à ceux qui concernent le trafic avec l'étranger. Quant à ce dernier, l'expédition directe a été limitée aux relations qui, malgré la situation extraordinaire du moment, ont encore un trafic notable.

**2.** Conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 28 juillet, nous avons suspendu le jour même l'émission des *abonnements généraux* de 15, 30 et 45 jours, ainsi que de six et douze mois (pour une et pour deux personnes), et à partir du 1<sup>er</sup> septembre l'application du *tarif pour le transport de sociétés et d'écoles*. En vertu du même arrêté, nous avons en outre interdit, à partir du 1<sup>er</sup> août, d'accepter aucune commande de *trains et bateaux spéciaux*, sous réserve des cas urgents et des mesures militaires.

Pour les *abonnements généraux* de trois mois, qui, d'après l'arrêté susdésigné, peuvent encore être délivrés, il a été fixé, d'entente avec le département des chemins de fer et les entreprises de transport intéressées, de nouvelles dispositions de remboursement.

**3.** Les *nouvelles mesures tarifaires provisoires* appliquées par les chemins de fer fédéraux à partir du 22 octobre pour le trafic-voyageurs (suspension des billets d'aller et retour à prix réduits, etc.), ont été adoptées par la plupart des grands chemins de fer privés suisses, à l'exception du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lötschberg-Simplon et du chemin de fer Berne-Neuchâtel. Par contre, un certain nombre de petits chemins de fer privés ont pris des mesures différentes (maintien des billets d'aller et retour avec surtaxes majorées, etc.), ou, comme c'est surtout le cas pour les chemins de fer de montagne et de touristes, fait abstraction de toutes dispositions de ce genre. Le *service direct des voyageurs* a subi, du fait de ces inégalités un recul temporaire auquel il faut obvier par l'établissement de suppléments et d'appendices aux tarifs en question.

**4.** En raison du nouvel horaire réduit mis en vigueur le 22 octobre, il a été conclu avec le chemin de fer des Alpes bernoises, comme administratton exploitant le chemin de fer du Gurbetal, et cela pour la durée de la situation anormale, une convention d'après laquelle les billets pour l'ensemble du trafic (pour Berne loco cet accord existait déjà) entre *Berne-gare principale transit*, d'une part, et *Thonne loco et transit*, d'autre part, peuvent être utilisés au choix par Münsingen ou Belp. Pour les bagages et colis express, il a été décidé que le transport s'effectuerait chaque fois sur la ligne la plus favorable. Les mêmes raisons ont fait prendre des dispositions pour faciliter l'utilisation des abonnements Berne-Thoune et Berne-Scherzigen sur les deux lignes par Münsingen et par Belp.

**5.** Vu le renchérissement général de la vie, qui se manifeste aussi en partie sur la main-d'œuvre, la limite de salaire prévue par le tarif interne des abonnements généraux C. F. F. en matière d'*abonnements d'ouvriers* a été portée, dès le 1<sup>er</sup> juillet, de fr. 8 à fr. 10 par jour de travail, de fr. 200 à fr. 250 par mois et de fr. 2400 à fr. 3000 par an. Le renchérissement s'étant accentué, cette limite a de nouveau été relevée à partir du 22 octobre et fixée cette fois-ci à fr. 12 par jour de travail, fr. 300 par mois et fr. 3600 par an.

En même temps, la durée d'utilisation des abonnements ordinaires d'ouvriers (série III), prévue par le tarif, a été étendue dès cette date aux trains arrivant conformément à l'horaire jusqu'à 9 heures du matin (précédemment 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> heures) à la station de travail et partant de celle-ci à la station de domicile depuis 4 heures du soir (précédemment 5 heures). Eu égard aux nombreux changements survenus ces temps-ci dans les conditions de travail des ouvriers, d'une part, et les restrictions d'horaire, de l'autre, les stations ont en outre été autorisées jusqu'à nouvel avis à déclarer les abonnements d'ouvriers valables (sous certaines réserves) pour l'utilisation de certains trains appropriés circulant en dehors des heures prescrites.

**6.** Un *service direct des voyageurs et des bagages* a été créé avec les chemins de fer suivants: Nyon-St. Cergue-Morez, chemins de fer des Schellenen, Bielne-Tauffelen-Anet et Langenthal-Melchnau.

**7.** De nouvelles prescriptions concernant la réexpédition des bagages enregistrés et des bagages à main reçus en dépôt sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre.

**8.** Etant donné que le très faible trafic de ces temps de guerre n'eût pas justifié les coûteuses modifications occasionnées par la perception des suppléments de taxes suisses, la remise de billets combinables pour le service international (service de l'Union) de et pour la Suisse a été suspendu jusqu'à nouvel avis dès le 1<sup>er</sup> avril.

**9.** Par suite des nouvelles mesures tarifaires introduites en Suisse le 22 octobre, et de diverses modifications de tarifs survenues à l'étranger (voir chiffre 10 ci-dessous), l'émission de billets directs a aussi été fortement réduite jusqu'à nouvel ordre en ce qui concerne le trafic de et pour les chemins de fer étrangers avoisinants.

**10.** Les administrations allemandes des chemins de fer de l'Etat ont, à diverses reprises, augmenté les taxes pour l'utilisation des trains directs et des trains rapides; à partir du 18 octobre 1917, il est perçu un supplément général de 100% sur le prix des billets de trains directs. En outre, à partir du 20 novembre 1917, les taxes des bagages ont également été majorées de 100%. Le 1<sup>er</sup> avril 1918, les tarifs-voyageurs et bagages allemands seront probablement soumis à un remaniement complet, à l'occasion duquel il sera aussi tenu compte du nouvel impôt sur le trafic.

Depuis le 1<sup>er</sup> décembre 1917, les chemins de fer autrichiens de l'Etat perçoivent un supplément de 50% sur les taxes tarifaires pour le transport des voyageurs et des bagages.

Les chemins de fer italiens de l'Etat ont porté, à partir du 10 décembre 1917, la surtaxe du trafic-voyageurs à 50% pour la I<sup>e</sup> et la II<sup>e</sup> classe, et à 30% pour la III<sup>e</sup> classe.

**11.** Voici quelques données sur le *produit des abonnements généraux*, comparativement à celui de l'année précédente.

	Nombre de cartes		Différence
	1916	1917	
a) Abonnements à court terme . . . . .	12 521	4 616	— 7905
b) Abonnements à long terme . . . . .	25 174	25 014	— 160
Total	37 695	29 630	— 8065

Les *recettes* ont atteint:

a) Pour les abonnements à court terme:

	1916 Fr.	1917 Fr.	Déférence Fr.
Recette totale . . . . .	985 817	447 286	— 538 531
Part des C.F.F. . . . .	801 932	361 635	— 440 297

b) Pour les abonnements à long terme:

Recette totale . . . . .	6 275 832	6 487 254	+ 211 422
Part des C.F.F. . . . .	5 230 573	5 529 284	+ 298 711

c) Pour l'ensemble des abonnements généraux:

Recette totale . . . . .	7 261 649	6 934 540	— 327 109
Part des C.F.F. . . . .	6 032 505	5 890 919	— 141 586

A propos de cette comparaison, il faut d'abord se dire que, dès le 28 juillet, il n'a plus été délivré que des abonnements généraux de trois mois (voir chif. 2 ci-devant). Cela explique le fort recul sur le nombre et sur la recette des cartes à court terme; ce recul est d'ailleurs également le fait de l'aggravation des circonstances actuelles et du manque presque complet de touristes étrangers. La quantité des cartes à long terme n'a diminué que dans des proportions insignifiantes; mais il s'y trouve notablement moins de cartes de six et douze mois et plus de cartes de trois mois, les premières n'ayant plus été délivrées depuis le 28 juillet. Si, malgré cela, les cartes à long terme accusent une plus-value de recettes, il faut l'attribuer au supplément de taxe appliquée dès le 15 mars.

12. Le produit total des *billets combinables suisses* s'est élevé pour l'exercice à fr. 1 301 205, vis-à-vis de fr. 1 416 333 l'année précédente. Le fléchissement est dû surtout à ce que, selon l'arrêté du Conseil fédéral du 4 octobre, la remise de ces billets a été provisoirement suspendue depuis le 22 du même mois.

13. La vente de billets pour des parcours C.F.F. par les bureaux de voyages a presque cessé; la recette totale ne s'est plus élevée qu'à fr. 98 011. La vente de nos agences de Londres et de Paris a également été beaucoup inférieure à celle de l'année précédente.

### c. Service des animaux.

1. Donnant suite à une demande de l'administration militaire, et d'accord avec les autres entreprises de transport intéressées, nous avons décidé, afin de tenir compte des circonstances extraordinaire et bien qu'il ne s'agisse pas de transports militaires proprement dits, de concéder l'application du tarif militaire pour le temps de paix au transport des chevaux que ladite administration loue momentanément aux agriculteurs pour remédier à la pénurie des chevaux de travail.

2. Le 22 octobre, il a paru une nouvelle édition provisoire du tarif pour le transport des animaux vivants sur les chemins de fer suisses. Elle renferme les modifications qui résultent de l'arrêté du Conseil fédéral du 4 octobre concernant les mesures tarifaires provisoires pour le transport des animaux. En même temps, il a été mis en vigueur un II<sup>e</sup> supplément à l'instruction pour l'application de ce tarif.

### d. Service des marchandises.

1. Les 6 janvier et 6 septembre ont eu lieu à Berne les 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> séances de la *conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic*. — La première a été consacrée surtout à la discussion du projet de révision du règlement et tarif pour la perception des frais accessoires. — Il a été décidé, dans la seconde, à côté de quelques modifications d'ordre secondaire aux prescriptions générales de tarif et à la classification des marchandises des chemins de fer suisses, l'abrogation du tarif exceptionnel suisse n° 5 pour fromages non emballés. Elle a, en outre, concédé l'application du tarif exceptionnel n° 22 à la houille (anthracite compris) et au lignite (houille schisteuse comprise) de provenance suisse expédiés directement des stations desservant les mines. D'autre part, elle a repoussé une pétition collective des marchands de liqueurs et de spiritueux et d'autres associations intéressées, demandant d'introduire l'affranchissement obligatoire des emballages usagés et d'interdire les remboursements sur ces envois, cette demande étant inconciliable avec les prescriptions légales.

2. Le 1<sup>er</sup> janvier est entrée en vigueur une nouvelle édition des *prescriptions générales de tarif* et de la *classification des marchandises* des chemins de fer suisses. Elle reproduit principalement les modifications apportées à celle du 1<sup>er</sup> mars 1913 par les suppléments I et II. La classification des marchandises contient, en fait d'article nouveau, les „déchets de charbon pour électrodes, même moulus“, au bénéfice du tarif spécial III. Une importante modification consiste en outre dans le transfert de l'article „lessive de soude“ du tarif spécial I dans le tarif spécial III.

3. Afin de couvrir les risques d'assurance-incendie de toutes les marchandises au bénéfice du *magasinage gratuit dans nos entrepôts*, il est perçu, à partir du 1<sup>er</sup> mai, une prime mensuelle calculée sur la valeur de la marchandise à raison de 15 cts. par millier ou fraction de millier de francs.

4. L'augmentation constante des propres dépenses des camionneurs a obligé, cette année également, à éléver en conséquence les taxes des *tarifs de camionnage* d'un certain nombre de stations.

A Wallisellen, on a créé un service de camionnage officiel et publié le tarif nécessaire.

5. Les tarifs suivants pour le *service direct suisse des marchandises* ont été mis en vigueur:

Le tarif Bulle-Romont—Suisse,  
" " Seetal suisse—Suisse,  
" " chemins de fer électriques de la Gruyère—Suisse,  
" " Montreux-Oberland bernois—Suisse,  
" " chemins de fer électriques veveysans—Suisse.

L'unification des tarifs est ainsi en majeure partie terminée..

Il a en outre été établi pour le *trafic-marchandises* Orbe-Chavornay—Suisse, un nouveau tarif direct qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1918.

6. Une nouvelle édition des instructions pour l'exécution de l'ordonnance du Conseil fédéral du 17 novembre 1905, concernant la statistique du commerce avec l'étranger, du 1<sup>er</sup> février 1906, a paru le 1<sup>er</sup> décembre.

7. En vue d'une augmentation des recettes, on a abrogé les *tarifs exceptionnels suisses* ci-après, qui ne correspondaient plus aux conditions existantes lors de leur mise en vigueur :

- a. Tarif exceptionnel n° 15 pour le carbure de calcium d'origine suisse ;
- b. Tarif exceptionnel n° 31 pour l'exportation des fromages secs ;
- c. Tarif exceptionnel n° 33 pour l'exportation d'alliages ferro-métalliques d'origine suisse.

Ont été abolies pour les mêmes motifs et à la même date, un certain nombre de *taxes exceptionnelles pour la chaux destinée à la fabrication du carbure de calcium et pour l'exportation du ciment*.

8. Le chemin de fer à voie normale Wohlen-Meisterschwanden a été soumis à la *convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer* dès le 22 janvier.

9. Les taxes exceptionnelles encore concédées par nous dans le *trafic-marchandises suisse-étranger* et vice-versa ont été abolies pour le 31 décembre. La question de savoir si, et dans quelle mesure, elles seront remplacées plus tard dépend de la tournure que prendront les événements après la guerre.

10. A la suite de diverses mesures prises par les chemins de fer allemands, un grand nombre de tarifs exceptionnels du *service germano-suisse* ont été abrogés le 1<sup>er</sup> août, entre autres ceux pour les *houilles*, le *fer* et l'*acier*. Il en est résulté, notamment, d'importantes *augmentations de taxes* pour les *transports de fer et d'acier*.

Pour la *houille*, de nouveaux tarifs ont été édités pour la même époque. Le *fer* et l'*acier*, en revanche, sont soumis depuis lors aux taxes des tarifs généraux (tarifs spéciaux I, II et III).

En même temps que ces mesures tarifaires est entrée en vigueur, en Allemagne, une autre mesure fiscale, émanant non des chemins de fer, mais du gouvernement, et qui, à partir du 1<sup>er</sup> août, frappe toutes les marchandises sur les parcours allemands à l'exception des charbons, d'un impôt sur les transports fixé à 7 % du montant de la taxe.

Par suite de suppression en Allemagne, de toutes les facilités d'exportation, les tarifs exceptionnels allemands-suisses dans lesquels il était tenu compte de ces facilités ont été abolis, les uns à partir du 4 octobre et les autres à partir du 30 novembre.

11. Le 1<sup>er</sup> juin est entrée en vigueur une nouvelle édition de la *1<sup>re</sup> partie, division B* (prescriptions générales de tarif et classification des marchandises) des *tarifs-marchandises austro-hongrois-suisses*. Cette édition remplace celle du 1<sup>er</sup> janvier 1900 qui, à beaucoup d'égards, ne répondait plus aux besoins.

12. Les tarifs concernant le trafic avec les *points frontières franco-suisses* ont été remaniés dans la mesure suivante :

a. Pour le trafic des marchandises entre *Delle-frontière*, d'une part, et des stations suisses, d'autre part, il a paru un nouveau tarif le 1<sup>er</sup> mai, abolissant et remplaçant les anciens tarifs Petit-Croix frontière et Delle frontière-Bâle C. F. F. et Bâle-St-Jean loco et transit, du 1<sup>er</sup> mai 1905, et Delle frontière-Suisse, du 1<sup>er</sup> août 1906.

b. Le 1<sup>er</sup> juin est entrée en vigueur une nouvelle édition du tarif pour le trafic des marchandises entre *Bouveret frontière*, *Crassier frontière*, *Vallorbe transit (Frasne)*, *Vallorbe frontière*, *Les Verrières frontière*, et

*Le Locle frontière*, d'une part, et les stations suisses, d'autre part. Toutes les taxes pour les points frontière susnommés, mentionnées aux tarifs Genève-Cornavin transit, Les Verrières frontière, etc.—Suisse centrale et Suisse orientale, du 1<sup>er</sup> février 1900 et Suisse orientale, du 1<sup>er</sup> janvier 1897 sont par conséquent devenus caduques. Ces nouveaux tarifs renferment des élévations de taxes pour le trafic en faveur duquel les anciens tarifs prévoient des taxes exceptionnelles réduites destinées à faire concurrence à d'autres routes.

Toutes les entreprises suisses privées des chemins de fer à voie normale ou à voie étroite qui ont admis les unités de taxes des C. F. F. et avec lesquels ceux-ci sont en service direct des marchandises ont été comprises dans les nouveaux tarifs.

Un supplément provisoire aux tarifs marchandises *Genève-Cornavin transit* (France)—*Suisse* est en outre entré en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre. Il contient une nouvelle édition du tarif exceptionnel N° 39 pour les vins par chargements d'au moins dix tonnes en provenance de Cette-ville (P. L. M.), de Marseille (outre-mer) et de Cette transit (Midi et au delà).

Enfin, l'application du tarif exceptionnel pour le transport de houille, etc. de Genève-Cornavin transit à destination des stations des C. F. F. et du F. M. A., du 1<sup>er</sup> juin 1911, a été suspendue jusqu'à nouvel avis à partir du 22 octobre dans le but d'augmenter les recettes.

**13.** Le 1<sup>er</sup> mars ont été mis en vigueur, dans le but de réaliser les augmentations de taxes du *service-marchandises italo-suisse* mentionnées au chap. II, *d*, ch. 12, du rapport de gestion 1916 :

- a. un supplément à la II<sup>e</sup> partie, division A, des tarifs (taxes de soudure pour les parcours suisses);
- b. une nouvelle édition de la II<sup>e</sup> partie, division B, des tarifs (taxes de soudure des parcours italiens);
- c. une nouvelle édition du tarif exceptionnel pour denrées alimentaires expédiées d'Italie en Suisse.

Un certain nombre de modifications ont été apportées, dans le même but et à la même date, à la I<sup>e</sup> partie, division B, des tarifs (prescriptions de tarif et classification des marchandises), ainsi qu'au tarif de réexpédition pour produits de minoterie, etc., au départ des entrepôts de Brunnen. Par suite des mesures analogues prises en service interne suisse (voir ch. 7 ci-devant et page 14, ch. 4 du rapport de gestion de 1916), les taxes de la classe b de grande vitesse et des tarifs exceptionnels n° 6 pour bière en fûts, n° 4 pour carburé de calcium et n° 9 pour fromage ont en outre été abrogées le 31 juillet.

D'autre part sont entrés en vigueur ;

- a. le 16 août, un I<sup>er</sup> supplément à la partie I B, contenant une nouvelle édition des prescriptions de tarif et de nombreuses modifications à la classification des marchandises;
- b. le 23 septembre, à la demande de la Direction générale des chemins de fer italiens de l'Etat, une mesure qui consiste à compter comme minimum, pour les distances de 1 à 26 km. sur rails *italiens*, les taxes correspondantes à un parcours de 27 km.

Le 22 octobre, enfin, ont été supprimées les taxes complémentaires qui, par suite de l'augmentation des taxes italiennes et, par conséquent, de l'augmentation des taxes pour les parcours en transit du Gothard et du Simplon, avaient été établies le 1<sup>er</sup> mars 1917 par le moyen cité au premier alinéa de ce chiffre. En remplacement de ces taxes complémentaires, on percevra à l'avenir pour les parcours en transit susmentionnés les surtaxes générales.

**14.** En vue de l'application des majorations de taxes introduites par l'Italie, on a établi le 1<sup>er</sup> avril pour le *trafic des marchandises franco-italien*:

- a. un supplément au tarif P. L. M.—Italie;
- b. des suppléments aux diverses parties du tarif franco-italien sauf pour la III<sup>e</sup> partie dudit tarif, qui a été éditée toute entière à nouveau.

Le calcul des taxes, basées par les autorités italiennes sur 27 km. au minimum, a en outre été appliqué dans ce trafic, dès le 16 octobre, à l'aide de suppléments aux tarifs précités.

**15.** La *tarification des marchandises* a été contrôlée pendant l'exercice à 12 gares et 97 stations.

#### e. Contrôle des recettes et décomptes.

**1.** Par suite du *remaniement des suppléments de taxes du service des voyageurs*, il a fallu munir, pour le 15 mars, 26 millions de billets de la surcharge „Supplément fr. ....“. Ce travail s'est fait en partie à la main par les stations, au moyen d'un timbre, et en partie à la machine par l'imprimerie des billets. Des principes uniformes ont été établis pour la répartition de ces suppléments entre les administrations intéressées.

L'application de nouvelles mesures tarifaires à partir du 22 octobre a exigé l'impression de 14 millions de nouveaux billets.

2. Une entente est intervenue avec la Direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bade pour la perception et le décompte, par nos stations situées sur territoire badois, de l'*impôt allemand sur les transports* introduit tout d'abord pour le trafic des marchandises, des colis express et des animaux; les chemins de fer badois (Direction générale à Karlsruhe) se chargent de nous représenter dans les rapports que nous avons, du fait de cet impôt, avec le fisc allemand.

3. Afin d'obtenir une notable simplification des décomptes, il a été convenu avec l'administration militaire une *indemnité fixe pour certains transports de mobilisation*.

4. Il a été opéré aux stations, dans les entrepôts et sur les bateaux du lac de Constance 1722 *vérifications de caisses et de livres* se répartissant comme suit:

Arrondissements	I	II	III	IV	V
	514	284	430	295	199

Deux fonctionnaires coupables de détournements ont été révoqués et déférés aux tribunaux.

5. 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	50	51	69	38	29	237
Crédits existants modifiés	46	71	60	47	36	260
Crédits supprimés . . .	15	15	30	49	9	118
Ensemble	111	137	159	134	74	615

Etat au 31 décembre: 2111 crédits, soit 119 de plus qu'en 1916.

6. Nous donnons ci-après un *tableau comparatif des recettes d'exploitation* des chemins de fer fédéraux pour les années 1916 et 1917, 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.**

1916		1917		Comparées à 1916	
2820 km. jusqu'en juillet		2836 km.		en plus	en moins
2836 " dès le mois d'août				Fr.	Fr.
Fr.	%	Fr.	%	Fr.	Fr.
63 028 485	34.79	69 688 729	37.00	6 660 244	—
A. Trafic du chemin de fer.		B. Exploitation des bateaux à vapeur sur le lac de Constance.		C. Comparaison entre les deux types de trafic.	
5 129 545	2.83	I. Produit du transport des voyageurs . . . .	6 791 968	1 662 424	—
3 596 380	1.99	2. " " animaux .	3 659 442	63 062	—
107 978 213	59.62	3. " " marchandises	106 349 518	—	1 628 695
116 704 138	64.44	II. Produit du transport des bagages, des animaux et des marchandises:	116 800 928	96 791	—
1 396 750	0.77	1. transport des bagages . . . .	6 791 968	425 898	—
181 129 373	100.00	2. " " animaux .	3 659 442	—	—
		3. " " marchandises	106 349 518	188 312 306	100.00
		III. Produit des transports postaux . . . .	116 800 928	7 182 933	—
		Total	1 822 649	100.00	—
			126 240	—	68 711
			2 600	—	—
			Total	176 171	100.00
				—	91 150

Le résultat du trafic de chemins de fer pour 1917, qui accuse une recette en plus de fr. 7 182 933 (3.96 %), comprend:

a. Les recettes pour les transports militaires à la charge de la Confédération, pour les mois d'août 1916 à juin 1917 . . . . .	" 3 448 785
b. Les remboursements pour le transport d'évacués et de grand-blessés, de janvier à décembre 1917 . . . . .	" 3 012 642
c. Les recettes pour le transport d'internés, de novembre 1916 à septembre 1917 . . . . .	" 388 876
d. Les suppléments de taxe pour les neuf premiers mois de l'exercice (l'excédent de recette résultant des mesures tarifaires appliquées depuis le 22 octobre ne peuvent pas être exprimées en chiffres, car elles reposent en majeure partie sur une translation des bases de taxes et ne ressortent donc pas en soi) . . . . .	" 9 366 526
e. Les suppléments pour trains directs du 22 octobre au 31 décembre . . . . .	" 430 000

Les diverses catégories de trafic accusent vis-à-vis de l'exercice précédent les différences en pour-cent ci-après:

Transport des voyageurs . . . . .	+ 10.56 % (1916: + 12.31 %)
Transport des bagages . . . . .	+ 3.24 % (1916: + 7.57 %)
Transport des animaux . . . . .	+ 1.75 % (1916: + 10.29 %)
Transport des marchandises . . . . .	- 1.51 % (1916: + 6.72 %)

Vis-à-vis des divers mois de 1916, les différences sont les suivantes:

Service des voyageurs	Service des marchandises (bagages et animaux compris)	Service des voyageurs	Service des marchandises (bagages et animaux compris)
Janvier . + fr. 428 290	+ fr. 1 553 602	Juillet . . + fr. 864 842	- fr. 70 780
Février . + " 388 492	- " 981 381	Août . . + " 607 968	- " 60 132
Mars . . + " 928 582	- " 668 756	Septembre . . + " 768 289	+ " 439 969
Avril . . + " 430 599	- " 420 859	Octobre . . + " 105 411	+ " 1 034 869
Mai . . + " 1 211 260	- " 420 603	Novembre . . + " 71 278	- " 59 772
Juin . . + " 869 233	+ " 349 532	Décembre . . - " 14 000	- " 173 000

Il y a lieu de relever encore ce qui suit:

#### *Service des voyageurs:*

En regard de la plus-value de recette due aux suppléments de taxes, soit fr. 6 660 244, vient se placer le moins grand nombre de personnes transportées (4 356 305). La recette moyenne par voyageur est ainsi montée de 72.69 à 84.33 centimes.

Les recettes du tronçon Brigue-Iselle ont atteint fr. 106 700 (en 1916 fr. 823 355).

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

Les résultats se ressentent des difficultés d'importation. Quantitativement, le trafic a baissé de 1 023 398 tonnes, ou de 6,7 %. Du fait des suppléments de taxe comptés toute l'année et qui ont atteint environ le 20 % depuis le 22 octobre, le produit moyen par tonne a augmenté de fr. 7.66 à fr. 8.33. Vu le fléchissement du trafic, les suppléments ont à peine suffi à maintenir les recettes à leur chiffre actuel.

Le produit du tronçon Brigue-Iselle a de nouveau baissé de fr. 629 131 à fr. 474 365.

D'après le chapitre B du tableau qui précède, la recette réalisée par la *navigation à vapeur sur le lac de Constance*, fr. 176 171, est en diminution de fr. 91 150 sur celle de l'année précédente, et cette diminution atteint toutes les rubriques.

### f. Détaxes.

Il est parvenu en 1917, en fait de nouvelles affaires:

8 863 demandes de restitution de taxes concernant le service des voyageurs (détaxes), y compris 340 demandes de détaxe portant sur des abonnements généraux;  
11 758 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:

8 459 demandes de restitution de taxes-voyageurs, et  
12 182 réclamations portant sur des taxes de transport de marchandises, des frais accessoires et des fourvoiements (80 465 envois).

### III. Département de l'exploitation.

#### a. Généralités.

**1.** Vu l'insuffisance persistante des arrivages de houille pour locomotives, il a fallu envisager, dans l'intérêt général, le moyen d'économiser les approvisionnements. Sur notre proposition, le Conseil fédéral décida, le 5 janvier, de restreindre les parcours de toutes les entreprises de transport (chemins de fer et bateaux à vapeur) qui emploient le charbon pour leur exploitation. Il ordonna en même temps d'interrompre les travaux d'élaboration de l'horaire d'été et d'établir promptement un *horaire réduit*. Cet horaire, pour la présentation, l'examen et l'approbation duquel fut adoptée une procédure sommaire, dérogeant au règlement usuel, entra en vigueur le 20 février. Sur les chemins de fer fédéraux, il eut pour effet de réduire les parcours d'environ 20 000 kilomètres-trains par jour.

Les arrivages de charbon continuant à baisser, on se vit contraint d'opérer encore une plus forte réduction. Un *nouvel horaire*, se traduisant encore par une diminution quotidienne des parcours d'environ 13 000 kilomètres-trains de voyageurs, fut par conséquent *mis en vigueur le 22 octobre*. En regard de celui appliqué avant le 20 février, cette diminution est d'un peu plus de 50 %. Le premier de ces deux horaires réduits a permis de réaliser une économie de combustible d'environ 11 000 tonnes par mois, qui s'est encore accrue de près de 5000 tonnes à partir du 22 octobre. L'économie mensuelle totale peut ainsi être évaluée approximativement à 16 000 tonnes.

**2.** Le Département de l'intérieur nous ayant demandé, par lettre du 6 février, de lui donner notre avis sur la question de l'avancement de l'heure légale de soixante minutes (*heure d'été*), nous nous sommes prononcés en faveur de cette innovation, en raison de l'économie d'éclairage (environ fr. 10 000 par mois) qu'elle nous aurait procurée. Le Conseil fédéral y a cependant renoncé, par arrêté du 24 mars. En revanche, il a chargé le Département des chemins de fer d'examiner s'il n'y aurait pas lieu de revenir sur la question de la notation de l'heure de 1 à 24 pour toutes les entreprises de transport et de communication, qu'il avait refusé, en 1913, de prendre en considération, contrairement à une proposition que nous lui avions présentée.

**3.** Le Département des postes et des chemins de fer nous a transmis une *pétition de l'Union fédérative de fonctionnaires, employés et ouvriers de la Confédération*, adressée au Conseil fédéral à la date du 12 février. Les requérants y attiraient l'attention sur les *conséquences* fâcheuses qu'aurait probablement pour le personnel l'*horaire entré en vigueur le 20 février*, et ils demandaient d'envisager les mesures propres à atténuer le plus possible ces conséquences pour les employés et les ouvriers.

Par lettre du 20 février, nous avons fait part au Département des chemins de fer des dispositions que nous avions déjà prises, autant que faire se pouvait, dans le sens des désirs exprimés par l'Union fédérative.

**4.** Par pétition du 15 juillet 1916, le Comité central de la Société suisse des agents des trains, s'appuyant sur le règlement n° 22 fixant les *allocations supplémentaires du personnel des trains et des locomotives*, avait demandé pour les agents des trains qui, faute de travail, ne pouvaient pas être occupés à ce service et devaient être employés à titre auxiliaire au service de dépôt ou de station, une indemnité de 20 cts. à l'heure au lieu de 10 cts.

Nous avons décidé de faire droit à cette demande, avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> août 1916, malgré quelques objections de principe que nous avions à y opposer. Le Conseil d'administration a pris acte de cette solution et l'a ratifiée, à sa séance du 9 février.

**5.** Eu égard au renchérissement de la vie, nous avons, en date du 18 avril, autorisé les Directions d'arrondissement à éléver d'un montant allant jusqu'à 50 cts. les salaires journaliers minima fixés en application de l'article 3 du règlement n° 25 sur les *salaires des ouvriers à la journée*, en tant que cette mesure semblerait nécessaire pour le recrutement d'ouvriers auxiliaires. Par la même occasion, il a fallu hausser jusqu'au nouveau minimum les salaires des ouvriers que nous occupions déjà et qui touchaient encore l'ancien minimum, ou en tout cas un salaire inférieur au taux actuel.

**6.** Faisant droit à une requête des associations du personnel, nous avons décidé le 22 juin d'accorder une *indemnité au personnel temporairement déplacé*. Cette mesure n'est que provisoire et cessera de déployer ses effets dès que les conditions de trafic seront redevenues normales.

**7.** Après avoir soumis la question aux délibérations d'une conférence des directeurs, nous avons édicté le 22 mai un *règlement de service n° 106 pour les inspecteurs de l'exploitation des arrondissements*; il est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1917.

8. Le 2 juin, nous avons édicté des *prescriptions uniformes* sur le *calcul de la participation aux frais du chauffage central pour les appartements de service ou les appartements donnés en location dans les immeubles de service*. Par la même occasion, nous avons fixé les suppléments que les intéressés auront à payer pour ce chauffage pendant l'hiver 1917/1918 en raison de l'augmentation du prix du charbon.

9. Après avoir été discuté à la conférence des directeurs, le *cahier des charges pour l'affermage de la vente de cigarettes, de tabacs à fumer et d'articles de fumeurs dans les gares et stations* des chemins de fer fédéraux a été approuvé le 22 mai pour être transmis aux Directions d'arrondissement, et il est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1917.

10. La question de la *suppression de la I<sup>e</sup> classe* dans tous les trains a été soumise à une nouvelle étude, qui a de nouveau abouti à une solution négative de la question.

11. Des principes uniformes ont été arrêtés pour la *délivrance de boissons chaudes et de rafraîchissements* au personnel, dans le but de restreindre la consommation de l'alcool.

12. D'accord avec le Département des chemins de fer et les administrations faisant partie de l'Association suisse du matériel roulant, il a été apporté au *mode de décompte des locations de wagons* des simplifications propres à réaliser des économies. Elles sont applicables depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1918 et obligent à modifier les tableaux 18 et 19 de la statistique des chemins de fer suisses.

13. Les *conventions* ci-après ont été conclues avec des chemins de fer étrangers :

a. convention avec les les *chemins de fer impériaux de l'Alsace-Lorraine*, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juin, par laquelle les C.F.F. mettent provisoirement à leur disposition des locomotives avec personnel et des agents des trains pour le service des trains de marchandises (chargements destinés à la Suisse, charbons en particulier) sur les parcours *St. Louis-Bâle* et *Huningue-St. Louis*.

b. accord avec le *P.L.M.*, en vertu duquel les C.F.F. se sont chargés du *service de la traction et des trains* sur le parcours *Genève-Ambérien*, afin de faciliter l'importation de denrées alimentaires (céréales, etc.), de matières premières et d'autres marchandises, et pour compenser le service de la traction des convois allant des ports de mer français en Suisse. Les courses régulières ont commencé le 29 avril. Par la suite, nous avons encore assumé ce même service sur les parcours *Bellegarde-Le Bouveret*, *Bellegarde-Divonne-les-Bains*, *Annemasse-Genève Eaux-Vives*, *Annemasse-Annecey-Aix-les-Bains*, *La Roche sur Foron-St. Gervais* et *Culoz-Chambéry* de la même compagnie.

c. conventions avec les *chemins de fer de l'Etat de Bade* au sujet du *service de la traction assuré par les locomotives et le personnel des C.F.F.* pour les manœuvres à *Schaffhouse*, ainsi que pour la traction de trains sur les lignes *Constance-Villingen* et *Gottmadingen-Erzingen*; sur ce dernier trajet, nous fournissons aussi le personnel des trains.

Toutes ces prestations sont assumées contre rétribution, et les conventions peuvent être résiliées en tout temps. Quelques-uns de nos ateliers sont en outre chargés d'exécuter des réparations à des locomotives d'administrations étrangères.

### b. Service des gares et conduite des trains.

Rien à signaler.

### c. Service des télégraphes et des installations électriques.

Nous avons continué l'élaboration d'*instructions techniques* pour le personnel. Il a paru, pendant l'année, une description des appareils de block et une description de la télégraphie avec montage des appareils en parallèle.

### d. Service de la traction et des ateliers.

1. Le budget prévoyait en 1917 l'acquisition de

14 locomotives à vapeur,	10 fourgons,
6 " électriques d'essai,	500 wagons.
50 voitures,	

Vu l'énorme augmentation des prix et l'introduction de la traction électrique, nous avons renoncé à commander les locomotives à vapeur.

Au lieu des six locomotives électriques d'essai, nous n'en avons commandé que quatre. Leur construction a été adjugée, par marchés des 30 avril/3 mai, à la S. A. Brown, Boveri & Cie, à Baden, et aux Ateliers de constructions d'Oerlikon, audit lieu, pour la partie électrique, et à la Fabrique suisse de locomotives et de machines, à Winterthour, pour la partie mécanique.

Vers la fin de l'exercice, nous avons entamé des négociations pour l'acquisition des locomotives nécessaires à l'exploitation électrique de la ligne du St. Gothard. Un rapport spécial vous sera présenté à ce sujet.

Au lieu des dix voitures à deux essieux qui étaient prévues, nous en avons fait construire cinq à quatre essieux de la série BC<sup>4</sup>, et nous avons réparti la commande de tous les wagons, par marchés du 4 janvier, entre la Fabrique suisse de wagons S. A., à Schlieren, et la Société industrielle suisse, à Neuhausen. Nous avons en outre adjugé à ces établissements la fourniture des 550 wagons prévus au budget de 1918.

**2.** Pour augmenter notre parc de matériel à marchandises, nous avons décidé de transformer 209 vieilles voitures, dont une partie en wagons couverts et le reste en wagons ouverts. Nous avons en outre fait aménager 33 fourgons de manière à pouvoir les utiliser pour le transport des marchandises en service international.

**3.** Vu la situation favorable du marché et l'installation prochaine de la traction électrique sur la ligne du St. Gothard, nous avons vendu un certain nombre de vieilles locomotives à vapeur, qui ne répondent plus aux exigences actuelles et ne pouvaient plus être utilisées que dans une mesure restreinte.

**4.** Nous avons déjà signalé, dans nos rapports sur les exercices de 1915 et de 1916, que nous faisions procéder à nos achats de matériaux divers par un organe central, qui est le service de la traction et des ateliers. Nous avons continué à appliquer ce système cette année et réalisé ainsi, en faisant des achats en gros, de notables économies et d'autres avantages. Les difficultés d'importation ont encore augmenté depuis les années précédentes, et en dépit d'efforts incessants (il nous est même arrivé de recourir à l'entremise de nos missions diplomatiques), nous n'avons pas pu obtenir, dans certains cas, la livraison de nos commandes.

Il a été commandé les objets et matériaux suivants:

3 essieux coudés en acier au creuset,	160 000 kg de soude,
1 354 roues pleines,	4 200 " de craie,
210 bandages,	700 " de colle forte,
8 vérins à chariot,	40 000 " de benzine,
8 958 ressorts et lames de ressort divers,	395 000 " de pétrole,
1 150 barres d'acier pour ressorts,	56 000 " d'huile d'éclairage,
153 pièces de rechange diverses pour voitures,	25 000 " d'essence de téribenthine et succédanés,
84 tampons et faux-tampons,	74 000 " d'huile de lin,
600 feuilles de joints en amiante pour haute pression,	31 000 " d'huile pour appareils d'enclenchement et de manœuvre centrale des aiguilles,
1 090 t de sabots de freins,	5 000 " d'huile à parquet,
65 t de barreaux de grille,	30 000 " de désinfectants pour wagons à marchandises,
644 t de fer et de tôles,	1 300 " de carbolineum,
34 149 viroles pour tubes bouilleurs,	7 000 " d'huile et de pâte parafæcol pour la désinfection des urinoirs,
38 dynamos pour l'éclairage des trains,	5 300 " d'huile pour perceuses,
80 batteries et autres objets d'équipement pour l'éclairage des trains,	6 100 " de savon noir,
67 courroies pour batteries d'éclairage,	6 000 " de graisses diverses,
9 400 m de courroies pour dynamos d'éclairage,	282 t de houille de forge,
14 000 lampes à incandescence,	220 t de charbon de hêtre,
23 440 kg de cuivre,	5 130 t de gaillettes et boulets d'antracite et de briquettes de houille (pour l'usage domestique).
40 600 " d'étain Straits,	
940 " de plomb et de zinc,	

Avec les 349 300 tonnes de combustible pour locomotives et des 1019 tonnes d'huile de graissage destinées à l'exploitation, matériel encore acquis par le service de la traction et des ateliers, la valeur totale de ces commandes se monte à fr. 29 310 000, chiffre rond, dont près de fr. 26 883 000 sont compris au poste "Achats" des comptes des économats" (pages 114 et 115 ci-après) alors que le solde d'environ fr. 2 427 000 concerne les ateliers. Les achats effectués directement par les économats des cinq arrondissements, sans compter les imprimés, dont la commande est du ressort de l'administration des imprimés, s'élèvent à environ fr. 4 188 000, ou à 13,1 % de la somme totale de fr. 31 877 000 portée aux comptes de ces services.

**5.** La vente des vieux matériaux des ateliers a atteint le chiffre de fr. 761 400.

**6.** Les ouvriers des ateliers ont bénéficié d'augmentations de salaires au delà du maximum ordinaire pour une somme totale de fr. 109 700 en chiffres ronds.

**7.** L'effectif des ouvriers des ateliers, leur répartition par classes et le chiffre de leur salaire moyen par heure au 1<sup>er</sup> mai 1916 et au 1<sup>er</sup> mai 1917 accusent les chiffres suivants:

**Nombre et répartition par classe des ouvriers des ateliers, et salaires moyens par heure au 1<sup>er</sup> mai 1917 et 1916.**

Ateliers	Ouvriers classés			Apprentis			Ouvriers ayant dépassé le maximum ordinaire			Salaire moyen par heure dans les trois classes*						
	Nombre par classe de salaire			Nombre par classe de salaire			%			Total						
	I	II	III	Total	I	II	III	Total	%	I	Cts.	II	Cts.	III	Cts.	
Yverdon . . . . .	1917 242	112	74	428	1	20	449	167	89	32	288	67,29	78,93	66,45	56,12	71,72
Yverdon . . . . .	1916 283	109	76	468	13	13	494	160	84	29	273	58,33	74,84	64,76	55,70	69,38
Fribourg . . . . .	1917 66	37	15	118	—	6	124	29	22	7	58	49,45	76,45	66,57	59,93	71,25
Fribourg . . . . .	1916 72	36	18	126	—	6	132	26	20	6	52	41,27	74,94	65,97	58,67	70,06
Bienne . . . . .	1917 227	167	39	433	—	11	444	168	140	19	327	75,32	81,04	68,19	58,77	74,08
Bienne . . . . .	1916 250	157	55	462	—	15	477	130	111	23	264	57,14	78,58	67,84	57,61	72,26
Olten . . . . .	1917 417	289	56	762	7	43	812	273	207	30	510	66,93	78,97	66,27	59,48	72,72
Olten . . . . .	1916 427	269	92	788	10	46	844	217	164	36	417	52,92	76,74	65,32	56,60	70,46
Zurich . . . . .	1917 470	138	100	708	7	—	715	275	100	43	418	59,04	80,39	69,01	60,56	75,37
Zurich . . . . .	1916 487	137	111	735	11	—	746	242	81	44	367	50,60	78,43	67,47	58,56	73,41
Romanshorn . . . . .	1917 36	8	18	62	7	2	71	25	6	7	38	61,29	74,06	64,50	55,39	71,31
Romanshorn . . . . .	1916 39	7	18	64	8	1	73	26	6	5	37	57,81	78,13	66,11	54,66	70,09
Rorschach . . . . .	1917 152	77	51	280	2	16	298	91	60	27	178	63,67	77,05	67,52	59,37	71,21
Rorschach . . . . .	1916 164	76	55	295	2	14	311	70	51	19	140	47,98	75,07	66,57	57,96	69,80
Coire . . . . .	1917 134	78	23	235	—	10	245	111	69	13	193	82,13	79,96	66,23	58,74	73,32
Coire . . . . .	1916 139	78	24	241	—	6	247	91	62	12	165	68,46	78,88	64,94	57,96	72,29
Bellinzona . . . . .	1917 332	117	70	519	—	11	530	174	76	44	294	56,65	77,46	65,44	57,71	72,09
Bellinzona . . . . .	1916 350	123	73	546	—	11	557	158	75	39	272	49,82	75,95	63,38	56,70	70,67
Total et moyenne	1917 2076	1023	446	3545	34	119	3698	1313	769	222	2304	64,99	79,12	66,96	58,63	73,03
Total et moyenne	1916 2211	992	522	3725	44	112	3881	1120	654	213	1987	53,34	76,38	65,83	57,24	71,21

\* Les salaires par heure sont basés sur la journée de 9 heures.  
A raison de 305 journées de 9 heures, le revenu annuel d'un ouvrier des ateliers s'élève en moyenne, en 1917:

a. à fr. 2 171,84 (305 × 9 × 79,12) pour la 1<sup>re</sup> classe de salaire,  
b. " " 1 838,05 (305 × 9 × 66,06) " " 1 954,71 (305 × 9 × 71,21),  
c. " " 1 609,39 (305 × 9 × 58,63) " " ainsi augmentation du revenu annuel moyen = fr. 49,06.

L'augmentation du revenu annuel moyen représenté, pour les 3515 ouvriers classés mentionnés ci-dessus, un suretoit de dépense de 3545 × fr. 49,06 = fr. 177 108,20 pour l'année entière.

Pour ceux qui travaillent à la tâche, le revenu annuel est plus élevé.  
En plus des sommes ci-dessus, il a été payé aux ouvriers des ateliers fr. 550 en moyenne par homme à titre d'allocation de renchérissement pour 1917.

8. Les livraisons de *combustible pour le chauffage des locomotives* ont atteint au total, pendant l'exercice . . . . . 349 300 tonnes.  
La consommation totale s'étant élevée à . . . . . 521 209 tonnes,

il a dû être prélevé 171 909 tonnes sur les réserves.

Les prix, qui au début de l'année variaient entre fr. 29.50 et fr. 52.50 la tonne prise à la station de la mine, ont peu à peu augmenté. Par suite de l'entrée en vigueur du troisième accord économique germano-suisse, nous avons dû, à partir du mois d'août, payer les charbons, suivant leur provenance, de fr. 83.— à fr. 96.50 la tonne. Avant la deuxième réduction de l'horaire (20 février), nos stocks de combustible s'élevaient en chiffres ronds à 220 000 tonnes, mais avant la troisième réduction (22 octobre) ils étaient tombés à 153 000 tonnes environ; depuis lors ils ont encore diminué.

## IV. Département des travaux.

### a. Généralités.

1. Le rapport de gestion de 1916 fait ressortir qu'en raison de la situation incertaine créée par la guerre, il a été décidé d'insérer, jusqu'à nouvel avis, une clause dite „des risques“ dans les contrats de construction. Or la Société suisse des entrepreneurs a demandé que cet article fût modifié en ce sens que l'entrepreneur ait à prendre à sa charge exclusive l'augmentation de la main-d'œuvre, tandis que les chemins de fer fédéraux supporteraient seuls celle du prix des matériaux. Nous avons pu nous déclarer d'accord sur le premier point, mais non pas sur le second, car l'entrepreneur n'eût plus eu aucun intérêt à se procurer des matériaux bon marché. Tenant compte d'une nouvelle pétition de la société susmentionnée, nous avons donné, après nouvel examen de la question, la teneur suivante à l'article des risques:

„Si, en cours d'exécution, il survient une augmentation des prix des matériaux de construction les plus importants ou de la main-d'œuvre, cet excédent sera toujours, jusqu'à concurrence de 7 % du prix des matériaux et de la main-d'œuvre de la soumission, à la charge de l'entrepreneur; au cas où le surcroît de dépense représenterait plus de 7 %, le solde de la différence serait supporté pour deux tiers par les chemins de fer fédéraux et pour un tiers par l'entrepreneur. Au contraire, si en cours d'exécution, les prix des matériaux les plus importants et de la main-d'œuvre viennent à baisser, les économies réalisées de ce fait seront toujours au bénéfice de l'entrepreneur tant qu'elles ne dépasseront pas 7 %; le surplus des économies reviendra pour deux tiers aux chemins de fer fédéraux et pour un tiers à l'entrepreneur.“

Le calcul de ces montants (supplément en faveur de l'entrepreneur et réduction au bénéfice des chemins de fer fédéraux) sera basé sur la liste spéciale des prix de la main-d'œuvre et des matériaux jointe à sa soumission par l'entrepreneur. Les dispositions qui précèdent ne pourront s'appliquer aux prix des matériaux et aux salaires qui n'auront point été spécifiés dans cette liste.

La provenance des matériaux doit être indiquée lors de l'envoi de la soumission. Toute modification du prix des matériaux doit être établie à l'aide des factures originales. Celles-ci devront porter toutes les remises quelconques accordées à l'entrepreneur par les fournisseurs. Pour le cas où il y aurait augmentation des prix, l'administration se réserve d'acheter elle-même les matériaux et de les mettre à la disposition de l'entrepreneur au prix de la soumission plus le surcroît de dépense jusqu'à concurrence de 7 % et, le cas échéant, plus un tiers des frais qui excéderaient encore ce montant.

Le taux des salaires effectivement versés devra être justifié à l'aide des feuilles de paye. Pour le calcul du supplément ou de la réduction, on établira une comparaison entre le salaire moyen de chaque catégorie d'ouvriers, tel qu'il résultera de ces feuilles de paye, et le salaire qui a servi de base à la soumission.“

2. Les principes ci-après ont été arrêtés à l'intention des Directions d'arrondissement pour fixer la participation financière des particuliers à l'établissement d'*embranchements industriels*:

- a. Règle générale, la totalité des frais d'établissement d'une voie de raccordement incombe au propriétaire de cette voie. Exception peut être faite lorsqu'une partie de la voie est utilisée par le chemin de fer.
- b. Lorsqu'une voie industrielle est reliée à deux endroits aux voies de la station, les frais du second raccordement doivent également être mis à la charge du propriétaire, s'il est seul à l'utiliser.
- c. Les modifications et les extensions que le raccordement oblige d'apporter à la station incombent en entier au propriétaire de l'embranchement, lorsque l'administration du chemin de fer n'en tire aucun avantage, ou lorsque les travaux ne sont pas jugés nécessaires pour le chemin de fer et n'entrent pas en cause pour un agrandissement de la station.

3. Les normes pour le *service des tournées de surveillance* ont été modifiées en ce sens que, dans la règle, les lignes principales ne devront à l'avenir être parcourues que deux fois par jour, au lieu de trois. La première tournée doit être faite avant le passage du premier train et la seconde avant le crépuscule. Les draisines peuvent être utilisées pour la première tournée.

4. Il a été mis en vigueur, le 1<sup>er</sup> janvier 1918, une instruction concernant la surveillance, l'inspection et l'entretien des ponts en fer, en béton armé et en maçonnerie, ainsi que des marquises et des halles.

5. On s'est livré à d'importants travaux pour faciliter le développement de la production agricole et potagère sur les biens-fonds appartenant au chemin de fer. Il en est résulté l'obtention de 165 600 m<sup>2</sup> de terrain utile.

### b. Travaux.

Cette année-ci, les dépenses effectives sont demeurées d'environ fr. 17 800 000 au-dessous du chiffre budgétaire de fr. 37 894 540. D'une part, de grands ouvrages n'ont pas encore pu être mis en chantier, parce que la procédure d'approbation des plans n'est pas terminée, et de l'autre, la situation créée par la guerre a paralysé l'activité constructive. Le notable renchérissement des prix et la difficulté d'obtenir certains matériaux de construction, comme aussi surtout le manque d'ouvriers se sont fait sentir toujours plus vivement dans l'exécution des travaux. Les livraisons de rails furent plutôt faibles, aussi la double-voie Viège-Zermatt, dont l'infrastructure est terminée, n'a-t-elle pas encore pu être mise en service. Il a en revanche été possible d'obtenir le matériel de superstructure nécessaire pour la double voie de Landeron à Neuveville, livrée à l'exploitation vers la fin de l'année. L'établissement de ce dernier tronçon constitue le parachèvement de la double voie St. Blaise-Neuveville.

Les travaux d'agrandissement de la gare de Baden et des stations de Wildegg et de Pratteln ont été terminés durant cet exercice. A Biel, les travaux purent être activés au point de permettre la mise en service de la nouvelle gare aux marchandises et de triage. La première étape de transformation de cette gare est ainsi achevée et l'on a pu mettre en chantier la nouvelle gare aux voyageurs.

Les travaux de la double-voie Longeau-Mâche n'avancent pas comme on le voudrait, parce qu'il n'a pas été possible d'obtenir le fer nécessaire à la construction des ponts et qu'une grande partie des rails n'ont pas été livrés.

On a commencé à poser la double voie sur les tronçons Siviriez-Romont et Kiesen-Thoune. Pour la construction d'un nouveau pont sur l'Aar, à Uttigen, qui, par suite de l'électrification de la ligne Berne-Thoune ne peut plus être différée, le pont métallique actuel étant trop faible pour les lourdes locomotives électriques, on a réussi à se procurer les fers dans le pays.

Au cours de l'année, on a en outre travaillé à l'établissement des stations d'évitement d'Al Sasso et de St. Ambrogio (ligne du Monte-Ceneri). Une voie d'évitement a été commencée à la halte de Roches. De plus, des travaux de parachèvement de minime importance ont été exécutés à plusieurs stations.

La demande d'établissement de haltes présentée par les communes de Pontenet et de Buix a été prise en considération, vu les prestations assumées par les intéressés ; les travaux sont en cours. Une halte se construit également à Altendorf, conjointement avec une station de bloc.

Le manque d'ouvriers a beaucoup retardé la construction du tunnel II du Simplon. Du côté sud, ce facteur, comme aussi l'impossibilité d'obtenir les matériaux nécessaires, obligea en définitive à suspendre les travaux le 15 avril 1917. Un nouveau programme d'achèvement fut alors établi pour cette partie. Il prévoit que la construction du tronçon restant à terminer sur territoire italien doit s'effectuer par le nord. Les installations d'Iselle sont donc devenues disponibles et ont en grande partie été démolies et vendues. La reprise des travaux du versant sud par le nord n'a eu lieu que vers la fin de l'année. Au 31 décembre 1917, la longueur parachevée était, à raison d'un avancement de 1810 m. pour l'exercice, de 16 622 m., ou de 84 % de la longueur totale du tunnel.

Pour le projet de reconstruction de la gare de Thoune, la procédure d'approbation des plans n'a pas encore abouti. Des demandes et contre-propositions de vaste portée, présentées par le B. L. S. et la commune de Thoune, et dont l'examen a pris beaucoup de temps, ont causé de nouveaux retards durant l'exercice.

Les acquisitions de terrain pour le transfert de la ligne de la rive gauche du lac de Zurich ont également fait de notables progrès en 1917. Les travaux du premier lot, comprenant la dérivation de la Sihl, le tunnel sous-fluvial et les parties de tunnel aboutissantes ont été mis en soumission. L'adjudication aura lieu en 1918.

Pour la nouvelle ligne de Niederweningen à Dottikon (vallée de la Surb), à construire en vertu de la loi fédérale du 23 décembre 1915, on a procédé aux leviers de plans, et l'établissement du projet définitif va être terminé. Ladite loi prévoit que le Conseil fédéral fixera l'époque de mise en œuvre des travaux.

### c. Entretien de la voie.

Nos observations figurent à la suite du compte d'exploitation.

## d. Installation de la traction électrique.

1. En égard à la disette de charbon, il a été décidé d'électrifier le plus tôt possible, outre la ligne du Gothard, celles de *Scherzligen à Berne* et de *Brigue à Sion*, l'une comme continuation du chemin de fer des Alpes bernoises et l'autre comme jonction au tunnel du Simplon.

2. Nous nous sommes mis en rapport avec la *S. A. des usines électriques St.-Gallo-Appenzelloises* pour étudier la création de grandes usines dans son rayon d'activité.

### 3. Travaux.

a. *Tronçon Erstfeld-Bellinzone*. Les travaux des usines de la Reuss (Amsteg) et du Ritom (Piotta) ont été continués au cours de l'exercice.

A Amsteg, on a entrepris les travaux de dérivation de la Reuss près de la prise d'eau. La maçonnerie du tunnel de 280 m. est déjà commencée. Le barrage pour la dérivation est également en œuvre. Les galeries latérales du canal d'aménée sont exécutées en régie. Les travaux d'infrastructure de la conduite forcée ont aussi été mis en chantier.

A Piotta, le percement de la galerie de vidange du lac Ritom, à 30 m. du niveau des eaux, s'est effectué avec succès le 3 février 1917. Le mur de barrage, de 8 m. de haut, a été achevé jusqu'à la couverture, de sorte que le niveau du lac a pu être amené, conformément au programme, à la cote 1839.00. L'eau accumulée dans le lac servira provisoirement à améliorer l'alimentation de l'usine de Biaschina en hiver, aussi la S. A. Motor participe-t-elle dans une notable mesure aux frais de construction du mur de barrage. Le terrain couvert par les eaux a été reconnu étanche, car il n'y a eu nulle part de fuite quelconque. Les creusages pour la conduite forcée sont en grande partie achevés et la maçonnerie de l'infrastructure du funiculaire est terminée jusqu'au sanatorium. On a entrepris les fondations du bâtiment des machines, de celui de distribution et du bâtiment des transformateurs. La voie d'accès menant de la station d'Ambri-Piotta jusqu'au chantier a été mise en service. La conduite tubulaire avec valves d'arrêt et l'équipement mécanique et électrique de la centrale ont été adjugés.

Les trous pour les boulons porteurs de la ligne de contact ont été percés dans tous les tunnels du parcours Erstfeld-Bellinzone, et les boulons scellés en partie. Entre Erstfeld et Amsteg, on a posé les mâts de la ligne d'essai devant servir à fixer le mode de construction à appliquer ultérieurement, et à effectuer les mesurages permettant de vérifier la justesse de la construction des détails de la ligne de contact. Un tronçon de ce genre a également été installé dans le tunnel du Gothard, où des essais ont donné les résultats espérés. Sur les parcours Amsteg-Gösschenen et Faido-Lavorgo, on a commencé à poser les socles en béton pour les mâts de la ligne de contact. Une soumission a été ouverte en vue d'obtenir des projets et des offres pour les canaux de câbles du tunnel du Gothard.

b. *Tronçon Scherzligen-Berne*. L'électrification de ce tronçon est conduite par la Direction générale. On a institué une section des travaux à la tête de laquelle se trouve M. Thormann, ingénieur à Berne. Quant aux travaux d'établissement de la double voie Kiesen-Thoune, y compris les nouveaux ponts sur l'Aar et la Rothachen, c'est la Direction du II<sup>e</sup> arrondissement qui les exécute. On a adjugé au cours de l'exercice la fourniture des assemblages de barres omnibus, des sabots de poteaux en béton armé, des poteaux de bois pour les supports, d'aluminium pour la confection de fils et de cordeaux métalliques zingués pour la suspension de la ligne de contact.

c. *Tronçon Brigue-Sion*. L'exécution des travaux sur ce tronçon a été confiée à la Direction du I<sup>er</sup> arrondissement. M. Morgenthaler, ingénieur à Berne, a été appelé à diriger la section des travaux, avec bureau à Sion. La S. A. Brown, Boveri & C<sup>ie</sup>, à Baden, est chargée des études et de l'élaboration des plans pour la jonction de ce tronçon à celui du tunnel du Simplon déjà électrifié.

## e. Administration du matériel de la voie.

1. La vente des vieux matériaux de superstructure a produit la somme de fr. 1 893 161. 75. Les prix de vente, en hausse constante depuis l'ouverture des hostilités, ont subi une nouvelle augmentation au cours de l'exercice. Les demandes de matériaux pour les besoins du pays ont continué à être très importantes. Il n'a pas été exporté de matériel de superstructure. Des rails usagés, des accessoires et des pièces d'aiguilles ont été demandés en notable quantité pour la construction de voies industrielles. On a pu suffire à la plupart des demandes. Après avoir assuré les propres besoins du chemin de fer et mis en réserve un poste convenable pour les cas imprévus, on a tenu compte en première ligne des embranchements servant à l'approvisionnement du pays en denrées alimentaires et en matières premières.

2. La fourniture de *rails d'acier* et de *traverses métalliques neuves* par l'Union des aciéries allemandes, S. A., à Düsseldorf, n'a pas suffi à l'exécution des travaux neufs et de parachèvement projetés et aux réfections de voies par tronçon.

Au lieu des 22 000 tonnes de rails et de traverses demandées pour 1917, il n'en a été livré que 3525, soit 2780 par des usines luxembourgeoises et 745 par des maisons allemandes.

Les marchés passés en date du 29 novembre 1913 avec l'Union susdésignée pour la fourniture de rails, traverses et de rails pour lames d'aiguilles sont expirés à fin 1917, mais sans que les quantités prévues aient été livrées en entier. L'Union s'est déclarée dans l'impossibilité, pour cause de force majeure, de remplir ses engagements contractuels. Sur la base de nouvelles négociations et de prix modifiés, un marché additionnel fut passé les 23/29 octobre 1917; il oblige l'Union à nous fournir pour 1918 et 1919 les quantités nécessaires de rails, traverses et rails pleins pour lames d'aiguilles.

3. Une mise en soumission a été publiée au mois de septembre en vue d'obtenir les *traverses de bois* nécessaires pour 1918. Sur la base des offres reçues, on a adjugé à 15 maisons suisses la fourniture de 9500 traverses ordinaires et de 161 m<sup>3</sup> de traverses d'aiguilles et de ponts pour la somme de fr. 104 148. L'offre ne suffit cependant pas à couvrir nos besoins pour 1918. Nous avons ainsi été obligés, d'entente avec l'Inspectorat suisse des forêts, de recourir à d'autres mesures pour nous procurer les quantités manquantes. Une seconde mise en soumission eut lieu en décembre. L'adjudication du solde porte sur l'exercice de 1918.

4. La fourniture des *attaches de rails* pour 1918 a été adjugée à deux usines suisses, pour la somme de fr. 661 291.

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

<i>Rails en acier Thomas:</i>	Tonnes
Type C. F. F. I, de 45,9 kg. par mètre . . . . .	2 744
" " V, " 36,0 " "	678
Total	<u>3 422</u>

<i>Traverses métalliques:</i>	
Traverses C. F. F. pour lignes principales, 934 pièces =	103 tonnes
Attaches de rails . . . . .	<u>1 055 tonnes</u>

<i>Traverses de bois:</i>	
a. <i>Traverses ordinaires:</i>	
chêne . . . . .	18 753
hêtre . . . . .	33 738
pin . . . . .	1 290
mélèze . . . . .	651
Total	<u>54 432</u>

<i>b. Traverses pour branchements et ponts:</i>	
chêne . . . . .	650 m <sup>3</sup>

<i>Matières dimprégnation:</i>	
Créosote (d'usines à gaz suisses) . . . . .	590 tonnes

La *créosote* servant à imprégner les traverses de bois a été livrée en entier par les usines à gaz suisses réunies. Elle provient des usines de Bâle, Genève, St. Gall et Zurich. Il n'a pas été possible d'en obtenir d'Allemagne. La créosote suisse revient cinq fois plus cher que les produits allemands d'avant la guerre.

Le fait que les autorités fédérales ont séquestré ces produits nous a obligés à acheter la créosote nous-mêmes et à la répartir entre les entreprises d'imprégnation selon leurs besoins.

## V. Département du contentieux.

### a. Généralités.

**1.** Dans sa séance du 9 février, le Conseil d'administration a approuvé le contrat passé avec l'Usine hydro-électrique de la Lonza S. A. à Bâle, pour l'octroi d'une *sous-concession des forces hydrauliques de la Binna et du Rhône supérieur près de Marel* (voir rapport de gestion pour 1916, page 28 et 29, chiffre 10).

Le 30 juillet, il a approuvé l'annexe du 25 septembre 1916 au contrat conclu les 23/25 mars 1909 avec la Société „Dinamo“ à Milan. Par cette annexe, les chemins de fer fédéraux cèdent à la „Dinamo“ le droit temporaire d'utiliser les forces de la Diveria et les installations établies pour la mise en valeur de ces forces.

**2.** Par arrêté du 20 juillet, le Conseil fédéral nous a accordé la *concession de l'utilisation des forces de la Barberine et de l'Eau-Noire* dans le canton du Valais (voir rapport de gestion pour 1915, page 24, chiffre 4.)

La concession qui nous a été accordée le 8 mars 1917, par les communes de *Salvan* et de *Vernayaz* pour *l'utilisation des forces du Trient*, a été ratifiée les 5 octobre et 29 décembre par le Conseil d'Etat du canton du Valais.

**3.** Les Conseils d'Etat des cantons de Zurich, Schwyz et Zoug nous ont, en juillet 1916, transmis un contre-projet du *contrat de concession pour l'usine de l'Etzel*, dont nous avions nous-mêmes élaboré le projet qui leur avait été soumis en septembre 1910. Par lettre du 19 novembre 1917, nous avons présenté aux gouvernements en question nos observations sur leur contre-projet (voir rapport de gestion pour 1910, page 174, chiffre 1).

**4.** Dans le procès intenté au chemin de fer *Berne-Neuchâtel* au sujet de *l'indemnité de cojouissance* des gares de *Berne* et de *Neuchâtel* et de la station de *Chiètres* (voir rapport de gestion pour 1914, page 149, chiffre 1), le Tribunal fédéral a, le 1<sup>er</sup> mars, rendu le jugement suivant:

„<sup>1</sup> La défenderesse devra verser aux demandeurs pour 1911 une indemnité de jonction de fr. 134 123. 84 net; pour 1910, l'indemnité devra être proportionnellement inférieure, vu le coefficient d'accroissement du trafic, soit 1,8 %.

„<sup>2</sup> Pour la période partant du 1<sup>er</sup> janvier 1912, l'indemnité de jonction que la défenderesse aura à payer aux demandeurs sera fixée en raison de la valeur économique de l'ensemble des prestations des demandeurs à la défenderesse, sur la base de la méthode de calcul établie par les experts dans l'annexe corrigée n° 2 de leur rapport, et moyennant prise en considération des conditions de l'exploitation et du trafic.

„<sup>3</sup> Toutes autres conclusions des parties sont écartées.“

**5.** Dans sa séance du 20 novembre, le Conseil d'administration a approuvé le *règlement N° 48 concernant les prestations extraordinaires des chemins de fer fédéraux pour l'assurance du personnel contre les accidents* (Règlement sur les prestations supplémentaires), que nous lui avions soumis avec notre rapport du 20 octobre. Ce règlement, qui prévoit certains appoints aux prestations de la Caisse nationale en cas d'accidents, remplit la promesse qui avait été faite en 1912 par le Département des chemins de fer à la Fédération suisse du personnel des entreprises de transport (autrement dit la promesse Comtesse), d'après laquelle l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents ne devait pas rendre la situation du personnel des chemins de fer moins bonne qu'elle ne l'était auparavant.

**6.** Par décision du 16 octobre, le Conseil fédéral a fait droit à la requête de M. Paul Schmidt à Bâle contre *l'application des prescriptions cantonales de police sur les jours de repos à la librairie de la gare de Frauenfeld*.

**7.** Le 21 décembre, nous avons soumis au Département des chemins de fer nos observations sur le deuxième projet de *loi fédérale sur l'expropriation* élaboré par M. le Dr Jaeger (voir rapport de gestion pour 1914, page 149, chiffre 2).

Nous sommes représentés dans la Commission d'experts, instituée par le Département fédéral de justice et de police.

**8.** Le Département fédéral des finances nous a invités à lui soumettre nos observations sur les projets de *loi fédérale et de statuts* qu'il a élaborés pour une future *caisse d'assurance du personnel de l'administration fédérale*. Nous lui avons adressé nos remarques le 28 novembre.

**9.** Les *comptes et bilans des caisses de secours pour 1916* ont été soumis au Département des chemins de fer et à l'Office des assurances sociales; ils n'ont donné lieu à aucune observation ou décision de la part de ces autorités.

**10.** Nous avons achevé le *remaniement des statuts de la caisse des malades et de secours* pour les ouvriers. Les nouveaux statuts et règlements du 20 novembre 1917 ont reçu l'approbation des autorités fédérales compétentes. En outre, il a été établi un III<sup>e</sup> supplément aux *statuts de la caisse de pensions et de secours* des fonctionnaires et employés à poste fixe, le 20 novembre 1917 également. L'entrée en vigueur des nouvelles dispositions part de la date d'ouverture de la Caisse nationale d'assurance en cas d'accidents, c'est-à-dire du 1<sup>er</sup> avril 1918.

**11.** Vu la pétition adressée le 29 juin au Conseil fédéral par le comité de l'Association des fonctionnaires et employés pensionnés des chemins de fer et bateaux à vapeur, et se basant sur une proposition présentée à ce sujet le 29 septembre par notre Conseil d'administration, les Chambres fédérales nous ont, par arrêté du 22 décembre, ouvert un crédit de fr. 1 600 000 à prélever sur le compte d'exploitation pour l'allocation d'un subside unique aux anciens fonctionnaires, employés à poste fixe et ouvriers, pensionnés par les chemins de fer fédéraux.

L'arrêté des Chambres fédérales a été reproduit textuellement à page 4, chiffre 1, litt. d, du présent rapport.

**12.** Le comité du parti radical démocratique suisse a exprimé le vœu que la question du capital de *couverture absolue de la caisse de pensions et de secours* des chemins de fer fédéraux fit l'objet d'une expertise. Nous avons déferé à ce vœu et institué une commission d'experts dont font partie M. le Dr G. Schaertlin, directeur de la Société suisse d'assurance et de rentes viagères, à Zurich, M. F. Trefzer, directeur des assurances fédérales, à Berne, et sur proposition de la Fédération suisse du personnel des entreprises de transport, M. le Dr A. Bohren, sous directeur de la Caisse nationale d'assurance en cas d'accidents, à Lucerne. Cette commission examinera aussi les bases techniques d'assurance de la caisse de pensions des fonctionnaires, telles qu'elles ont été établies à nouveau par l'administration de nos caisses de secours. Le rapport sera présenté au cours de l'exercice de 1918.

**13.** Nous avons élaboré un règlement pour l'assurance-maladie des ouvriers occupés à la construction en régie des galeries latérales de l'usine d'Amsteg.

**14.** L'exploitation du *chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg* ayant été assumée par cette compagnie elle-même, un certain nombre de nos fonctionnaires et employés ont passé à son service. Quant au règlement de leur situation par rapport à notre caisse de pensions et de secours, nous avons conclu avec le chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg, une convention d'après laquelle nous nous sommes déclarés prêts à mettre à la disposition de ce dernier la valeur intégrale de l'assurance à la caisse de pensions (statuts du 19 octobre 1906) pour les fonctionnaires et employés à poste fixe qui font désormais partie du personnel de cette compagnie. Conformément à cette convention qui a été approuvée le 25 septembre par le Département des chemins de fer, nous avons payé une somme de fr. 54 933. 65.

## b. Service du contentieux.

### I. Assurances.

**1.** Les *caisses cantonales d'assurance contre l'incendie* nous ont versé la somme de fr. 38 659 pour 15 sinistres.

**2.** Les objets assurés par nous-mêmes ont, au cours de l'exercice, subi 85 sinistres. Il a été porté à la charge de notre *fonds d'assurance contre l'incendie* une somme de fr. 6786. 42.

### II. Cautionnements.

*L'état des cautionnements* au 31 décembre 1917 était le suivant:

799 sûretés en espèces . . . . .	Fr. 607 715
878 sûretés en titres . . . . .	" 7 011 249
1318 cautionnements . . . . .	" 12 702 163
Ensemble 2995 sûretés au montant total de . . . . .	Fr. 20 321 127
(1916: 3014 = fr. 16 426 911)	

Dans cette somme sont comprises 25 sûretés générales s'élevant au total à fr. 2 261 500.

### III. Impôts.

**1.** Les immeubles appartenant aux chemins de fer fédéraux et soumis à l'impôt foncier ont fait l'objet d'une nouvelle estimation à l'amiable dans le canton d'Uri et dans celui des Grisons.

**2.** Notre recours contre le chiffre de taxation de nos immeubles dans la commune d'Altstetten (Zurich) (voix rapport de gestion pour 1916, page 30, lettre d, chiffre 2) a été liquidé en ce sens que, par suite de transaction, l'évaluation qui était de fr. 200 000 a été réduite à fr. 120 000.

#### IV. Accidents.

Pour le nombre des accidents donnant lieu à responsabilité civile qui se sont produits en 1917, et pour les indemnités payées de ce chef, nous renvoyons aux tableaux statistiques et aux comptes.

Au cours de l'exercice, il a été réglé par les Directions d'arrondissement 88 cas de responsabilité contre 108 en 1916.

Des arrangements conclus, 8 ont dû être soumis à notre ratification, conformément à la loi de rachat.

#### V. Réclamations.

##### A. Adressées aux chemins de fer fédéraux.

Réclamations non liquidées en 1916 . . . . .	1 878
Nouvelles réclamations reçues pendant l'exercice . . . . .	15 779 (13 860 en 1916)
Repoussées . . . . .	5 505 (6435 en 1916)
Admises et pour lesquelles il a été payé une indemnité . . . . .	10 489 (8300 en 1916)

##### B. Adressées à d'autres administrations pour des transports auxquels les chemins de fer fédéraux avaient participé.

Réclamations transmises aux chemins de fer fédéraux . . . . .	2386 (1956 en 1916)
Réclamations ayant donné lieu à paiement de la part des C.F.F. . . . .	1708 (1378 en 1916)

##### C. Irrégularités.

Pour avaries ou perte partielle . . . . .	3017 (2645 en 1916)
Pour empêchements à la livraison . . . . .	2501 (2106 en 1916)

##### D. Procès.

Pendants depuis 1916 . . . . .	37 (49 en 1916)
Nouveaux procès en 1917 . . . . .	25 (22 en 1916)
Terminés en tout . . . . .	36 (34 en 1916)

#### c. Administration des caisses de pensions, de secours et de malades.

##### I. 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, conformément aux statuts les cas ci-après :

Mise en invalidité et décès	Direction générale	Arrondissements					Total
		I	II	III	IV	V	
<i>Invalides</i> . . . . .	3	67	55	54	17	52	248
invalides ayant moins de 5 ans de service . . . . .	—	—	2	—	—	1	3
invalides ayant 5 ans de service ou plus . . . . .	3	67	53	54	17	51	245
<i>Assurés actifs décédés</i> . . . . .	5	27	22	19	26	11	110
indemnités à forfait allouées à des veuves . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
indemnités à forfait allouées à des orphelins . . . . .	—	—	1	—	—	—	1
indemnités à forfait allouées à des orphelins de père et de mère . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
veuves pensionnées . . . . .	4	16	19	17	19	10	85
orphelins pensionnés . . . . .	6	19	32	34	26	17	134
orphelins de père et de mère pensionnés . . . . .	—	1	—	4	2	—	7
<i>Invalides décédés</i> . . . . .	10	42	37	55	27	19	190
veuves pensionnées . . . . .	6	28	21	31	17	13	116
orphelins pensionnés . . . . .	3	6	20	17	8	17	71
orphelins de père et de mère pensionnés . . . . .	—	—	2	2	—	—	4
<i>Veuves décédées</i> . . . . .	4	24	19	15	16	9	87
orphelins de père et de mère pensionnés . . . . .	—	7	—	1	1	—	9
<i>Veuves remariées</i> . . . . .	1	5	2	2	1	2	13
orphelins de père et de mère pensionnés . . . . .	1	8	4	2	1	5	21

L'administration a reçu en outre 247 demandes de secours basées sur l'art. 36 des statuts ; les commissions compétentes de la caisse de secours y ont fait droit et la somme affectée de la sorte s'est élevée à fr. 35 279. 85.

Nous avons été avisés de 8 cas d'invalidité et de 6 décès résultant d'accidents qui engageaient la responsabilité des C. F. F.

**2.** Le tableau suivant indique l'effectif des assurés actifs au 31 décembre 1917 et le montant des traitements assurés, ainsi que l'effectif des invalides, veuves, orphelins et groupes d'orphelins de père et de mère pensionnés. Les effectifs au 31 décembre 1916 ont été mentionnés entre parenthèses.

Assurés actifs . . . . .	23 432 (22 863)	traitements assurés . . . . .	fr. 67 602 014 (fr. 66 866 909)
Invalides pensionnés . . . . .	3 441 ( 3 383)	pensions annuelles . . . . .	" 5 923 892 ( " 5 739 240)
Veuves pensionnées . . . . .	2 733 ( 2 632)	" " " " "	1 888 554 ( " 1 776 960)
Orphelins pensionnés . . . . .	1 256 ( 1 246)	" " " " "	233 776 ( " 232 379)
Groupes d'orphelins de père et de mère pensionnés . . . . .	151 ( 144)	" " " " "	73 349 ( " 72 993)

**3.** Le *compte de profits et pertes* figure aux pages 126—129 de ce rapport; il accuse un déficit de fr. 40 387 938. 66 au 31 décembre 1917. Le déficit au 31 décembre 1916 qui était de fr. 40 947 044. 98, ayant diminué de la valeur d'un amortissement de fr. 66 853. 43, il a été réalisé en 1917 un *gain* de fr. 492 252. 89. „L'analyse des bénéfices et des pertes de l'exercice 1917 suivant leur origine“ à page 130 du présent rapport fournit des explications sur les causes de ce gain; nous nous bornerons à constater ici que 1917 est le premier exercice qui, contrairement aux précédents, accuse un gain.

**4.** Le *bilan* au 31 décembre 1917 qui figure à page 132 du présent rapport ne donne lieu à aucune observation spéciale.

## II. Assurance ouvrière.

**1.** Etaient assurés à la caisse des malades, au 31 décembre 1917, conformément à l'art. 13 des statuts du 23 juin 1914 (les chiffres correspondants pour 1916 étant indiqués entre parenthèses):

Classe a (médecin et médicaments seulement) . . . . .	206 (265) hommes et 17 (6) femmes;
" b (indemnité de chômage seulement) . . . . .	1 (—) homme, pas de femme;
" c (médecin, médicaments et indemnité de chômage) .	8 253 (9 069) hommes et 1 280 (1 288) femmes.

**2.** L'assurance-invalidité et décès (art. 12 des statuts du 7 mars 1910, chiffres IV et V) comprenait au 31 décembre 1917:

7 057 (7 640) assurés actifs,
844 (826) invalides pensionnés, la somme annuelle des pensions représentant fr. 560 632. 90 (fr. 549 527. 75).

Durant l'exercice de 1917, le *taux d'invalidité* a été de 0.95 % (0.88 %) et le *taux de mortalité* de 1.05 % (0.66 %).

**3.** Les résultats de l'évaluation de morbidité pour 1916 sont indiqués à pages 141 et 142 du présent rapport, „Statistique du compte de profits et pertes pour 1916“ et „Récapitulation du nombre des jours de maladie effectifs et présumés pendant l'exercice de 1916“. Cette récapitulation montre, quant à la morbidité, une amélioration comparativement à 1915. Le pourcentage des jours de maladie effectifs comparé aux probabilités a été de 116.85 (120.24) dans les ateliers et de 113.55 (117.06) pour les caisses des malades des arrondissements.

Les résultats de l'évaluation de morbidité pour 1917 ne pourront être fournis que dans le prochain rapport annuel de gestion, ce travail demandant plus de temps que ne nous en laisse le délai d'impression du présent rapport.

**4.** On trouvera à pages 138 et 139 de ce rapport des renseignements sur le *compte de profits et pertes* de notre assurance ouvrière.

Les *profits et pertes classés par unités administratives* figurent à page 140. Toutes les unités administratives accusent des pertes.

**5.** Les *bilans* de l'assurance ouvrière figurent à page 143 du présent rapport.

## d. Service médical.

**1.** Depuis le 1<sup>er</sup> juin 1916, le médecin en chef établit une statistique de toutes les maladies qui ont nécessité une interruption de service de plus de 5 jours.

En 1917, 21 291 cas de maladie sont rentrés dans cette statistique. Cinq résumés sous forme de tableaux statistiques donneront des renseignements à cet égard.

Le premier résumé (Tableau A) fournit des indications sur les maladies dans l'administration générale et les services de l'exploitation.

Le tableau B montre l'influence des conditions de travail de notre personnel (travail au bureau, au grand air, dans les stations, sur la locomotive, dans le train et le bateau à vapeur, à l'atelier).

Le tableau C répartit les maladies d'après les groupes d'âge, tandis que le tableau D spécifie les causes des maladies.

Le tableau E indique la cause des décès et des cas d'invalidité.

En élaborant ces tableaux, nous nous en sommes tenus au schéma de groupes de maladies dressé par le Service suisse de l'hygiène publique. C'est d'ailleurs ce schéma qui sera appliqué lorsqu'on aura, comme il faut l'espérer, institué une statistique générale des maladies pour la Suisse. Notre statistique pourra donc être facilement comparée plus tard à celle d'autres exploitations (caisses de malades, etc.) et être utilisée dans la statistique générale des maladies en Suisse.

Dans notre statistique des malades sont compris tous les cas où l'interruption de service a duré plus de 5 jours, mais où la reprise du travail a eu lieu en 1917.

**2.** Le nombre le plus grand de malades à la fin d'un mois a été de 2 462 (février) et le plus faible, de 1 260 (septembre). Le nombre moyen des malades à la fin de chaque mois pendant l'année a été de 1699.

**3.** En ce qui concerne l'activité du service médical, nous signalerons encore ce qui suit:

Direction générale	Arrondissements					Total	
	I	II	III	IV	V		
Examens d'admission par les médecins attitrés . . . . .	6	473	428	490	223	237	1857
Rapports sur les mises à la pension présentés par le médecin en chef et les médecins attitrés . . . . .	7	83	47	67	17	65	286
Rapports sur des suites d'accidents . . . . .	—	6	19	7	—	6	38
Examens de contrôle . . . . .	4	157	79	103	56	95	494
Maladies annoncées . . . . .	215	4494	6184	4821	2929	4493	23136

## 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<sup>e</sup> arrondissement a discuté 1187 affaires en 102 séances, celle du II<sup>e</sup> 1820 en 93 séances, celle du III<sup>e</sup> 1267 en 99 séances, celle du IV<sup>e</sup> 1223 en 101 séances et celle du V<sup>e</sup> 1313 en 92 séances. Les rapports trimestriels adressés aux Conseils d'arrondissement fournissent des renseignements détaillés sur leur gestion.

### Observations finales et propositions.

Parvenus à la fin de notre rapport, nous relevons encore ce qui suit quant à la clôture de compte.  
Le solde passif du compte de profits et pertes à fin 1917 est de . . . . . fr. 73 771 427.54  
A fin 1916, il était de . . . . . „ 44 533 033.22  
L'excédent de dépenses de l'exercice 1917 est ainsi de . . . . . fr. 29 238 394.32  
En 1916, cet excédent, non compris le solde passif de l'année précédente, s'élevait à „ 18 706 826.84  
Le résultat de 1917 est ainsi de . . . . . fr. 10 531 567.48  
moins favorable que celui de 1916.

Comme nous l'avons mentionné au cours de ce rapport, le présent compte annuel renferme, de même que les précédents, toutes les opérations prévues par les lois et prescriptions y relatives; il contient également l'annuité pour l'intérêt et la couverture du déficit de la caisse de pensions et de secours. Dans son message du 19 mai 1916, concernant les comptes de 1915, le Conseil fédéral s'est déclaré d'accord avec ce mode de procéder, et l'Assemblée fédérale l'a sanctionné en approuvant les comptes.

Le résultat de 1917, qui accuse un déficit croissant du compte de profits et pertes, les sombres prévisions de recettes et de dépenses de 1918, fondées sur la réduction de trains qu'entraîne la disette de charbon, les prix élevés des matériaux, qui augmenteront encore par suite du nouveau renchérissement de la houille au 1<sup>er</sup> mai 1918, les nouvelles concessions faites au personnel sous forme d'allocations plus élevées, de même que les augmentations de traitements et de salaires au 1<sup>er</sup> avril 1918, obligent impérieusement à vouer la plus grande attention à la situation financière des chemins de fer fédéraux. Il faut donc tendre, par tous les moyens possibles, à l'amélioration de la clôture des comptes et au rétablissement de l'équilibre financier.

• • •

Nous avons proposé à notre Conseil d'administration de vous prier de soumettre à l'Assemblée fédérale les résolutions suivantes:

1. Les comptes de 1917 et le bilan au 31 décembre 1917 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.
  2. Le compte de profits et pertes de 1917 soldant par un solde passif de . . . . fr. 73 771 427. 54 est approuvé. Ce solde est reporté à compte nouveau, sa couverture devant faire l'objet d'une décision ultérieure.
  3. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1917 est approuvée.

Veuillez agréer, Monsieur le président de la Confédération et Messieurs les conseillers fédéraux, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 4 avril 1918.

Pour la Direction générale  
des chemins de fer fédéraux:

*Le président,  
Dinkelmann.*

## **Annexes:**

**Comptes et bilan, ci-après.  
Tableaux statistiques, en édition distincte**