

Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1921)

Artikel: Rapport présenté par la Direction générale des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral, à l'adresse de l'Assemblée fédérale, sur la gestion pendant l'année 1921
Autor: Zingg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-675980>

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: 03.01.2026

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

Rapport

présenté par la

Direction générale des chemins de fer fédéraux

au

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

sur la

gestion pendant l'année 1921.

(Du 10 avril 1922.)

◀•▶

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

Pour nous conformer à l'art. 17 de la loi fédérale sur le rachat, nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport sur la gestion et les comptes des chemins de fer fédéraux pour 1921, en vous priant de bien vouloir le soumettre à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

* * *

La longueur des lignes appartenant à la Confédération accusait à la fin de l'exercice 1921 :

	Longueur réelle km	Longueur exploitée km
I ^{er} arrondissement	698.108	713.221
II ^e " 	487.713	493.890
III ^e " 	686.831	706.599
IV ^e " 	473.891	479.527
V ^e " 	480.607	480.299
	2827.150	2873.536

Les chemins de fer fédéraux ont en outre exploité les chemins de fer secondaires Vevey-Chexbres, Bulle-Romont, Cossonay-gare-Cossonay-ville, 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 49.833 km. Nous avons aussi effectué le service de la traction et des trains sur la ligne secondaire Pont-Brassus (13.259 km), sur les lignes Moutier-Longeau (12.979 km), de la compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lätschberg-Simplon, ainsi que sur les lignes Iselle-Domodossola (19.068 km) et Pino-Luino (14.639 km).

A. Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration s'est constitué comme suit pour la nouvelle période allant du 1^{er} janvier 1921 au 31 décembre 1923 :

Bureau: Président, M. C. von Arx, conseiller aux Etats; vice-président, M. Emile Gaudard, conseiller national; scrutateurs: MM. le D^r Oscar Denzler et Eugène Grand, conseiller national.

Commission permanente: Président d'office, M. C. von Arx; vice-président, M. J. Hirter; membres: MM. H. Calame, V. Charbonnet, J. Chuard, E. Gaudard, G. Keller, J. Rieber, W. Scenger, A. Schmid et K. Wild.

La composition du Conseil d'administration a subi au cours de l'exercice les modifications suivantes:

Le Conseil fédéral a nommé pour le reste de la période administrative en remplacement de M. J. Hirter démissionnaire, M. Oscar Leibundgut, négociant, vice-président de l'Association cantonale bernoise du commerce et de l'industrie, à Berne.

Dans la *Commission permanente*: M. J. Hirter, démissionnaire, qui remplissait les fonctions de vice-président, a été remplacé par M. R. d'Erlach, conseiller d'Etat. M. G. Keller, de Zurich, a été élu *vice président*

* * *

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a tenu 15 séances et la Commission permanente 19. Les principales affaires traitées ont été les 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 1920. Ces comptes, dont le bilan est de fr. 2 265 867 918.42 et dont le compte de profits et pertes présente un solde passif de fr. 92 737 762.14, ainsi que le rapport de gestion de l'administration pour 1920, ont été approuvés par les Chambres fédérales le 6 octobre 1921.

b. *Allocations de cherté de vie*. L'arrêté fédéral du 28 janvier 1921, concernant le paiement d'allocations de renchérissement au personnel fédéral pour 1921 a la teneur suivante:

„Article premier. Les allocations de renchérissement accordées pour l'année 1920 au personnel de la Confédération, par arrêté fédéral du 27 avril 1920, seront versées également en 1921 jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les traitements, avec la réserve que pour les localités de 2500 à 5000 habitants il sera alloué une indemnité de résidence de 150 francs. Il sera tenu compte du changement des conditions d'âge, de famille, de domicile et de traitement. Sont aussi applicables en 1921 jusqu'à la date indiquée les autres dispositions de l'arrêté fédéral précité.

Art. 2. 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 prévues par le présent arrêté, ainsi que des suppléments exceptionnels de salaire alloués aux ouvriers de l'administration militaire.

Art. 3. Le présent arrêté est déclaré d'urgence et entre en vigueur le 1^{er} janvier 1921.“

c. *Budget des chemins de fer fédéraux pour 1922*. L'arrêté de l'Assemblée fédérale, du 1^{er} février 1922, est conçu comme suit:

„Les budgets suivants des chemins de fer fédéraux pour 1922 sont approuvés, savoir:

1^o le budget de construction s'élevant à fr. 105 802 690;

2^o le budget d'exploitation s'élevant en recettes à fr. 412 636 600 et en dépenses à fr. 334 942 800;

3^o le budget du compte de profits et pertes se montant en recettes à fr. 93 007 720 et en dépenses à fr. 123 362 800;

4^o le budget des besoins de trésorerie s'élevant à 134 000 000 de francs.“

d. *Avant-projet de la loi fédérale fixant le statut et les traitements du personnel fédéral*. Dans ses séances des 27, 28, 29 avril et 23 mai 1921, le Conseil d'administration a discuté et approuvé l'avant-projet de la loi fédérale fixant le statut et les traitements du personnel fédéral, ainsi que le projet de classification des fonctions.

e. *Acquisition de nouvelles lignes*. Le 21 juin 1921, l'Assemblée fédérale a approuvé le projet de loi qui lui avait été soumis par message du 21 janvier 1921 concernant le rachat du *chemin de fer du Seetal* par la Confédération, conformément aux dispositions de la concession. Cette loi a la teneur suivante:

„Article premier. La Confédération acquiert par voie d'achat, conformément aux dispositions de la législation fédérale et de la concession de la compagnie du chemin de fer du Seetal, les lignes de chemin de fer Wildegg-Lenzbourg-Emmenbrücke et Beinwil-Münster lesquelles feront partie intégrante du réseau des chemins de fer fédéraux après leur transfert à l'acquéreuse.

Art. 2. Le Conseil fédéral est chargé d'effectuer l'achat pour le 1^{er} janvier 1922. Il est toutefois autorisé à convenir avec la compagnie du chemin de fer du Seetal, en vue d'entente sur le rachat, d'une date ultérieure pour le transfert de l'entreprise à la Confédération.

Art. 3. Le Conseil fédéral est autorisé, conformément aux articles 8 et 13 de la loi fédérale concernant les tarifs des chemins de fer fédéraux, du 27 juin 1901, à accorder pour les deux lignes des majorations des distances effectives. Ces majorations devront être fixées de manière que l'exploitation des lignes par les chemins de fer fédéraux produise, pour les mêmes quantités transportées, approximativement les mêmes recettes qu'auparavant. Les modifications générales des bases de tarif valables pour les chemins de fer fédéraux, qui se produiraient après le rachat seront également applicables à ces deux lignes.

Art. 4. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution de la présente loi.

Le référendum n'ayant pas été demandé dans les délais, la loi a été déclarée en vigueur le 27 septembre 1921. Conformément à la proposition du Conseil d'administration, le Conseil fédéral a décidé, par arrêté du 28 octobre, d'attribuer au V^e arrondissement les deux lignes Emmenbrücke-Lenzbourg-Wildegg et Beinwil-Münster dudit chemin de fer, ainsi que le tronçon de ligne Lucerne-Emmenbrücke et la station d'Emmenbrücke, détachés du II^e arrondissement. Toutes les dispositions préparatoires ayant été arrêtées pour la reprise de l'exploitation du chemin de fer du Seetal, les lignes de cette entreprise ont été remises à notre administration le 1^{er} janvier 1922. Les négociations relatives au rachat, et dont le Département fédéral des chemins de fer est chargé, ne sont pas encore closes.

f. *Crédit supplémentaire pour la continuation des travaux de la double voie Rorschach-St. Margrethen.* Vu la requête présentée par la Direction générale, le 24 mai 1921, laquelle avait été approuvée par le Conseil d'administration, et vu le message du Conseil fédéral, du 3 juin 1921, l'Assemblée fédérale a, le 21 juin 1921, pris l'arrêté suivant:

„1. Un crédit supplémentaire de fr. 800 000 est accordé à l'administration des chemins de fer à l'effet de continuer les travaux sur la section Rorschach-Rheineck de la double voie Rorschach-St. Margrethen.

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

L'administration des chemins de fer fédéraux est autorisée à faire exécuter d'urgence, sans s'en tenir aux crédits accordés, des travaux tendant à obvier au chômage, étant entendu que l'approbation de ces dépenses de construction pourra avoir lieu plus tard, soit par l'octroi de crédits supplémentaires, soit à propos de l'examen des comptes annuels des chemins de fer fédéraux.

2. Tarifs.

Dans sa séance du 18 juillet 1921, le Conseil d'administration, vu le rapport de la Direction générale des 28 juin et 4 juillet 1921, a pris les décisions suivantes:

„I. Le Conseil d'administration autorise la Direction générale à introduire, d'entente avec le Département fédéral des chemins de fer, pour le service des voyageurs et pour celui des marchandises, les réductions de taxes apparaissant opportunes dans le sens des considérations développées dans le rapport qui précède; il se déclare d'accord, en particulier, de concéder aux sociétés, écoles, corps de cadets et colonies de vacances les facilités ci-après, savoir:

1. Sociétés:	Réduction
16 à 60 personnes	20 %
61 „ 120 „	30 %
121 „ 180 „	40 %
plus de 180 „	50 %
2. Écoles composées d'au moins 10 élèves:	
I ^{er} degré d'âge (élèves jusqu'à 12 ans)	70 %
II ^e degré d'âge (élèves de plus de 12 ans)	50 %
3. Corps de cadets composés d'au moins 10 cadets:	
Même réduction que pour les écoles des I ^{er} et II ^e degrés d'âge selon chiffre 2, suivant l'âge des cadets.	
4. Colonies de vacances (secourues) composées d'au moins 10 élèves:	
a. élèves jusqu'à 12 ans	80 %
b. élèves de plus de 12 ans	60 %

Les restrictions non prévues dans les conditions du tarif, quant à l'utilisation des classes et à l'applicabilité des taxes le dimanche et les jours fériés, sont abrogées; en d'autres termes, la situation prévue par le tarif est rétablie.

II. Le Conseil d'administration renonce à l'émission d'abonnements généraux de 15 jours.

*3. Electrification.

Le 30 septembre 1921, le Conseil d'administration a approuvé la convention conclue entre les chemins de fer fédéraux et la S. A. suisse pour le transport et la distribution d'électricité, à Berne, au sujet de la ligne de transport d'énergie (ligne à haute tension) Amsteg-Steinen-Immensee, et a autorisé la Direction générale à participer à la S. A. suisse pour le transport et la distribution d'électricité, à Berne, en prenant des actions de cette dernière pour une valeur nominale de fr. 500 000.

4. Projets de construction.

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a approuvé les projets énumérés ci-après, et accordé les crédits demandés pour leur exécution, savoir:

- a. projet d'établissement de la *double voie sur le tronçon Solenne-Longeau* et demande de crédit de fr. 6 400 000, plus fr. 97 600 pour amortissements (décision du 19 février 1921). Pour 1922, il a été accordé en plus du montant budgété (fr. 200 000), un crédit de fr. 1 500 000 affecté à la lutte contre le chômage et sur lequel la Confédération nous alloue une subvention à fonds perdu de 30 %, c'est-à-dire fr. 450 000;
- b. projet de *construction de l'Engstringerstrasse à Schlieren*, et demande de crédit de fr. 975 000, plus fr. 600 pour amortissements (décision du 19 février 1921);
- c. projet de *reconstruction des deux ponts du Kessiloch* sur la ligne Delémont-Bâle, ainsi que l'établissement de la *double voie* à partir du km 106.2 jusqu'au km 107.7 de cette ligne, et demande de crédit de fr. 2 850 000, plus fr. 250 000 pour amortissements (décision du 27 avril 1921);
- d. projet concernant l'agrandissement des *ateliers de Zurich* pour l'entretien des locomotives électriques, et demande de crédit de fr. 2 470 000 (décision du 1^{er} octobre 1921);
- e. projet d'agrandissement de la *gare d'Aarau*, travaux devisés à fr. 2 500 000, et demande de crédit de fr. 2 050 000, plus fr. 170 000 pour amortissements (décision du 12 décembre 1921). La Confédération fournit sur le montant total de fr. 2 500 000 une subvention à fonds perdu de fr. 450 000;
- f. projet d'agrandissement de la *gare de Ziegelbrücke*, et demande de crédit de fr. 1 777 000 plus fr. 7700 pour amortissements (décision du 12 décembre 1921);
- g. projet de remplacement du *passage à niveau de Crin, à Montreux*, par un passage supérieur devisé à fr. 1 293 000, dont 84 % à la charge des chemins de fer fédéraux (décision du 27 avril 1921).

5. Travaux destinés à la lutte contre le chômage.

Par arrêté fédéral du 21 octobre 1921, l'Assemblée fédérale a voté un crédit de 66 millions de francs pour travaux destinés à la lutte contre le chômage en Suisse. Sur cette somme fr. 29 950 000 sont affectés aux travaux à entreprendre par les chemins de fer fédéraux. Dans sa séance du 12 décembre 1921, le Conseil d'administration a pris connaissance du rapport présenté par la Direction générale, le 19 novembre 1921, sur l'emploi du crédit ouvert aux chemins de fer fédéraux, ainsi que de la liste des travaux à commencer immédiatement (première liste), se montant à fr. 15 838 900. Il a approuvé ce rapport et cette liste.

6. Contrats d'entreprises.

Au cours de l'exercice, l'approbation du Conseil d'administration a été demandée pour les contrats suivants:

- a. contrat du 13 janvier 1921 portant adjudication à la maison Leuenberger-Trachsel et Niggli, à Spiez, des travaux de *terrassement, de maçonnerie et de crépissage du bâtiment des machines de l'usine de Barberine, à Châtelard*, devisés à fr. 920 836.50 (décision du 19 février 1921);
- b. contrat du 24 janvier 1921 avec la commune de Lausanne pour l'établissement de la *voie de raccordement entre la gare de Renens et la plateforme de la future gare aux marchandises dans la vallée du Flon*, pour le prix de fr. 914 906.20 (décision du 19 février 1921);
- c. contrat du 12 janvier 1921 avec la maison Wartmann, Vallette & C^{ie}, à Brougg, et consorts, pour la *reconstruction du pont inférieur de la Limmat près de Wettingen*, au prix de fr. 1 458 550 (décision du 19 février 1921).

7. Marchés.

Ont été approuvés par le Conseil d'administration:

- a. les marchés passés avec les fabriques suisses de câbles de Cossonay et de Cortaillod, pour la *fourniture, par elles, des câbles à courant faible nécessités par l'électrification des Lignes Erstfeld-Lucerne, Bellinzzone-Chiasso et Sion-Lausanne*, au prix de fr. 2 209 800 (décision du 31 mars 1921);
- b. les marchés passés avec les maisons suisses ci-après: Fabrique de locomotives, à Winterthour; Brown, Boveri & C^{ie}, à Baden; Ateliers de construction d'Oerlikon; S. A. des Ateliers de Sécheron, à Genève et S. A. Fabrique suisse de wagons, à Schlieren, pour la *livraison de 32 locomotives des séries Ae 3/5, Ae 3/6, Be 4/6 et Ee 3/4 et de 4 automotrices de la série Ce 4/6*, et les crédits nécessaires à cet effet, soit fr. 24 040 000 à la charge du compte d'exploitation des années 1921 à 1923 (décision du 24 mai 1921);
- c. le marché passé le 28 juin 1921 avec la S. A. des Ateliers de construction Escher, Wyss & C^{ie}, à Zurich, pour la *fourniture et l'installation de la conduite forcée de l'usine de Barberine, de la conduite de vidange du lac et de l'équipement de la chambre des vannes de la prise d'eau*, pour le prix total de fr. 1 853 510 (décision du 18 juillet 1921);

- d. le marché passé le 9 septembre 1921 avec les Petits-Fils de François de Wendel & C^{ie}, à Hayange (Lorraine) pour la *fourniture par eux de 15 800 t. de rails en acier fondu, rails pleins pour lames d'aiguilles et traverses métalliques*, pour le prix de fr. 2 562 500 (décision du 1^{er} octobre 1921);
- e. le marché passé le 7 janvier 1921 avec la Société des Usines L. de Roll, à Gerlafingen, pour la *fourniture, par elle, d'attaches de rails* au prix de fr. 698 190 (décision du 19 février 1921);
- f. le marché passé avec la S. A. Brown, Boveri & C^{ie}, à Baden, pour la *fourniture, le montage et la mise en marche des transformateurs principaux de la sous-station de Puidoux, et transformateurs à l'usage de ladite sous-station*, ainsi que pour la *fourniture de l'appareillage de distribution et du matériel de réserve* destiné à cet appareillage et aux transformateurs à l'usage de la sous-station, ainsi que la *fourniture du mobilier, etc.* au prix total de fr. 725 000 (décision du 12 décembre 1921);
- g. le marché conclu avec la S. A. Dorénaz pour la *fourniture, par elle, de 15 000 t. de boulets d'antracite du Valais* (décision du 29 avril 1921);
- h. les marchés passés les 9 mars et 16 août 1921 avec la maison L. Chentrier et E. Dubi, importateurs, à Paris, pour la *fourniture de 24 000 t. de briquettes anglaises* (décision du 31 mars 1921), *et de 48 000 t. de briquettes anglaises* (décision du 30 août 1921).

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

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a ratifié les contrats suivants:

- a. le contrat passé les 5 et 11 août 1920 avec la Direction du chemin de fer de la vallée de la Sihl, pour la *cojouissance par ce dernier de la station de Sihlbrugg* (décision du 18 février 1921);
- b. le contrat passé les 23 et 28 décembre 1920 avec la Direction des chemins de fer électriques de la Gruyère, pour la *cojouissance de la station de Palézieux* (décision du 30 mars 1921);
- c. le contrat passé les 23 et 27 décembre 1920 avec la Direction du chemin de fer électrique Orbe-Chavornay, pour la *cojouissance de la station de Chavornay* (décision du 30 mars 1921);
- d. le contrat passé les 7 et 30 janvier 1921 avec la Direction des Tramways lausannois, pour la *cojouissance de la station de Moudon* (décision du 30 mars 1921);
- e. le II^e supplément, des 7 et 13 janvier 1921, au contrat avec le chemin de fer à voie étroite Boujean-Mâche, pour la *cojouissance de la station de Mâche-Boujean* (décision du 30 mars 1921);
- f. le contrat passé les 23 et 30 avril 1921 avec le chemin de fer régional du Val-de-Ruz, pour le *raccordement de ce dernier à la station des Hauts-Genèveys et la cojouissance de cette station* (décision du 30 août 1921);
- g. le contrat passé le 16 août 1921 avec le Conseil d'Etat du canton de Vaud pour la prise à bail de l'*exploitation du chemin de fer Nyon-Crassier* par les chemins de fer fédéraux (décision du 30 septembre 1921);
- h. le II^e supplément au contrat des 10 mai et 4 juin 1880, concernant la *cojouissance de la station de Liestal et du tronçon Liestal-Altmarkt* par le chemin de fer de Waldenbourg (décision du 1^{er} octobre 1921);
- i. le contrat conclu les 13 et 29 septembre 1921 avec le chemin de fer de la Forch pour la *cojouissance de la station de Zurich-Stadelhofen* (décision du 12 décembre 1921).

9. Organisation de l'administration.

Le 4 mars et le 29 décembre 1921, le Conseil fédéral a, conformément à la proposition du Conseil d'administration, décidé de renoncer provisoirement à repourvoir les charges de directeur devenues vacantes dans les III^e et V^e arrondissements. L'organisation provisoire avec un directeur unique, comme celle qui a été adoptée pour le I^{er} arrondissement, a été instituée le 1^{er} avril 1921 dans le III^e arrondissement, et, le 1^{er} décembre (avec effet rétroactif), dans le V^e arrondissement.

Dans sa séance du 11 avril 1921, le Conseil fédéral a transformé en arrêté la proposition de réorganisation provisoire de la Direction générale que le Conseil d'administration lui avait présentée par suite de la démission de M. le directeur général E. Colomb (30 avril 1921). Cet arrêté a la teneur suivante:

„I. En dérogation à l'art. 23 de la loi fédérale concernant l'acquisition et l'exploitation des chemins de fer pour le compte de la Confédération, ainsi que l'organisation des chemins de fer fédéraux, du 15 octobre 1897, la Direction générale ne sera plus composée, à partir de la retraite de M. E. Colomb, soit dès le 1^{er} mai 1921 jusqu'à nouvel ordre et à titre d'essai, que de quatre membres.

II. Pour la durée de cette organisation provisoire, les articles 21 et 29 du règlement du 7 novembre 1899 pour l'exécution de la loi fédérale sur le rachat du 15 octobre 1897 sont modifiés en ce sens que la Direction générale est autorisée à répartir de son propre chef et de la manière qui lui paraîtra le plus utile, entre la présidence et le chef du département du contentieux, les affaires et services attribués par ledit règlement au département des finances et au département commercial.

III. Le présent arrêté entrera en vigueur le 1^{er} mai 1921; la Direction générale est chargée de son exécution.“

En exécution de cet arrêté du Conseil fédéral, la Direction générale a, dans sa séance du 20 avril 1921, pris les décisions suivantes, qui sont entrées en vigueur le 1^{er} mai 1921 et resteront applicables jusqu'à nouvel avis :

„Les affaires et services attribués jusqu'à ce jour à la présidence et aux chefs des départements commercial, des finances et du contentieux, sont répartis de la manière suivante :

à la présidence : en plus des affaires ressortissant à celle-ci, le département des finances (I^{er} département) et en outre du département commercial (II^e département), le contrôle des recettes, y compris l'administration des imprimés ;

au chef du département du contentieux (V^e département) : en plus du département du contentieux, le département commercial (II^e département), sauf le contrôle des recettes et l'administration des imprimés.“

Des décisions ultérieures seront prises, après expériences faites pour décharger certains membres de la Direction générale grâce à l'attribution de compétences plus étendues aux chefs de service et à d'autres organes.“

Se basant sur la proposition du Conseil d'administration du 12 décembre 1921, tendant à ce qu'un nouveau siège devenu vacant à la Direction générale ne fût pas repourvu et à ce que toute la gestion fût confiée aux trois membres restants, dans le sens du projet de nouvelle organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux, le Conseil fédéral a promulgué l'arrêté suivant, le 29 décembre 1921 :

„1. En dérogation à l'art. 23, alinéa 1, de la loi fédérale du 15 octobre 1897, concernant l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération, ainsi que l'organisation des chemins de fer fédéraux, et à l'art. 18 du règlement d'exécution s'y rapportant, la Direction générale, après le départ de M. H. Dinkelman, ne sera plus, jusqu'à nouvel ordre et à titre d'essai, composée que de trois membres.

2. Pour la durée de cette organisation provisoire, la Direction générale est autorisée à répartir de la manière qui lui paraîtra le plus utile les services actuels entre ses trois membres. Elle portera ses décisions à la connaissance du Conseil d'administration.

3. La Direction générale est chargée de l'exécution du présent arrêté, lequel, vu le décès de M. le directeur général Sand, n'entrera en vigueur que lorsque M. Dinkelman, qui se déclare prêt à conserver ses fonctions jusqu'à la nomination du successeur de M. Sand, aura effectivement quitté la Direction générale.“

10. Assurance du personnel.

Dans ses séances des 30 et 31 août, le Conseil d'administration a discuté et approuvé les nouveaux statuts et règlements relatifs à l'assurance du personnel, suivant les projets présentés par la Direction générale et par la Commission permanente. Le personnel des chemins de fer fédéraux se trouve ainsi mis sur le même pied que le personnel fédéral proprement dit, en ce qui concerne l'assurance.

11. Questions générales concernant le personnel.

a. Dans sa séance du 19 février 1921, le Conseil d'administration, se basant sur la loi fédérale du 9 octobre 1920, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1921, et concernant la révision de certaines dispositions de loi fédérale du 13 juin 1911 sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents, à porté dans 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), le maximum du *salaire assuré de fr. 4000 à fr. 6000 par année* (art. 3, litt. b et art. 5, chiffre 4), et de *fr. 14 à fr. 21 par journée* (art. 2, chiffre 2, litt. a et b), avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1921.

b. Le 30 mars 1921, le Conseil d'administration a approuvé le *III^e supplément* au règlement n° 3 sur les prescriptions générales de service pour les fonctionnaires et employés à poste fixe. Ce supplément abolit l'ancien art. 28, alinéa 1, relatif au congé de vacances ininterrompu et le remplace par les dispositions suivantes :

„Un congé de vacances ininterrompu doit être accordé, dans la mesure suivante, aux fonctionnaires et employés dont les jours de repos ne sont pas fixés par la législation mentionnée à l'art. 27 :

a. trois semaines aux fonctionnaires des II^e et III^e classes de traitement.

Pour les chefs de service et leurs adjoints, en tant qu'ils sont rangés dans les 1^{er}, 2^e ou 3^e degrés de la II^e classe, le congé est de quatre semaines à partir de l'année où ils atteignent l'âge de quarante ans. Moyennant l'assentiment de la Direction générale, il peut être accordé quatre semaines de vacances aux chefs de service n'ayant pas atteint l'âge de quarante ans ;

b. trois semaines aux fonctionnaires des IV^e et V^e classes ;

c. deux semaines aux fonctionnaires des VI^e et VII^e classes; trois semaines lorsqu'ils ont dix ans de service ou trente-cinq ans d'âge révolus."

c. Les vacances des ouvriers des ateliers, sans retenue de salaire, ont, par décision du 18 juillet 1921, été fixées comme suit avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1921:

„ depuis la première année de service jusques et y compris l'année dans laquelle la neuvième année de service est révolue	6 jours,
depuis l'année où l'ouvrier a dix ans de service ou trente ans d'âge	9 „
„ „ „ „ „ quinze „ „ „ „ trente cinq „ „	12 „
„ „ „ „ „ vingt „ „ „ „ quarante „ „	15 „
„ „ „ „ „ vingt-cinq „ „ „ „ quarante-cinq „ „	18 „

Le samedi compte comme jour plein."

12. Propositions et ratification de nominations.

Le Conseil d'administration a ratifié toutes les décisions par lesquelles la Direction générale a confirmé dans leurs fonctions les chefs de service de la Direction générale et des Directions d'arrondissement pour la période administrative du 1^{er} avril 1921 au 31 mars 1924. La confirmation du personnel dans ses fonctions a eu lieu sous la réserve expresse que l'autorité ayant procédé à la nomination aurait le droit de déplacer tout fonctionnaire et employé, même pendant la période administrative ou de lui assigner un autre emploi que celui qu'il remplissait jusqu'alors si les besoins du service le demandaient. La Direction générale s'est, en outre, réservé le droit de modifier avant l'expiration de la période administrative la désignation, le rang ou l'importance de tout emploi pour lequel une modification de ce genre serait rendue nécessaire par l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les traitements. Le Conseil d'administration a également ratifié les nominations suivantes auxquelles la Direction générale a procédé au cours de l'année, par suite de vacance des postes en question:

Secrétaire général, M. le D^r *Raphaël Cottier*,

Chef principal de l'exploitation, M. *Erwin Matter*;

Chef de l'économet du II^e arrondissement à Bâle, M. *Jacob Meier*.

B. Conseils d'arrondissement.

Pendant l'exercice, le Conseil du I^{er} arrondissement a tenu 5 séances, ceux des II^e, III^e et IV^e, 4 chacun et celui du V^e 2.

Outre les affaires courantes: approbation des rapports trimestriels, des budgets et des comptes des arrondissements, les Conseils ont, sous forme de propositions, d'interpellations et de vœux, traité principalement des questions de tarifs, d'horaires et construction.

Il y a lieu de mentionner spécialement les affaires suivantes: projet de loi fédérale, du 16 juin 1921, concernant l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux, tel qu'il a été établi par le Conseil fédéral; règlement d'exécution de cette loi; travaux destinés à la lutte contre le chômage; surtaxes de montagne sur la ligne du St-Gothard.

C. Direction générale.

La Direction générale a tenu 116 séances au cours desquelles elle a traité 2560 affaires. Outre la préparation des projets destinés au Conseil d'administration, il y a lieu de mentionner les questions suivantes qui sont d'entre les plus importantes:

Généralités.

1. Après avoir exercé pendant de longues années une féconde activité dans le domaine des chemins de fer, M. le Directeur général *E. Colomb* s'est démis de ses fonctions le 30 avril 1921.

Le 18 décembre, M. l'ingénieur *Otto Sand*, membre de la Direction générale depuis la nationalisation des principales lignes de chemin de fer, chef du département des travaux de la Direction générale, qui avait rendu d'éminents services à notre entreprise, est décédé après une courte maladie.

2. A fin juillet, le Département fédéral des chemins de fer nous a soumis pour préavis son projet concernant les modifications à apporter à la convention du 11 juillet 1914, avec la France, sur la gare internationale de Vallorbe, ainsi que le projet de nouvel accord pour la gare internationale de Bâle C. F. F., en tant que ses dispositions se rapportent au trafic par chemin de fer.

3. Le Département des chemins de fer nous a soumis pour préavis les demandes de concessions suivantes:

a. Pour un *service d'automobiles entre les localités de Sion-Vétroz-Ardon-Chamoson-Riddes*. Considérée au point de vue de la concurrence pouvant en résulter pour nous, cette concession n'a soulevé aucune opposition de notre part. En revanche, nous avons réservé notre opinion pour le cas où ce service d'automobiles devrait plus tard s'étendre jusqu'à Martigny.

b. Pour la *construction et l'exploitation d'un chemin de fer électrique direct de Birsfelden* (point terminus des tramways bâlois) à *Rheinfelden par Schweizerhall et Augst*. Dans ce cas également, nous n'avons pas de raison suffisante pour nous opposer à la concession, bien qu'à notre avis la construction de cette ligne ne réponde pas un besoin urgent. Par contre, nous avons recommandé au Département des chemins de fer de ne pas accorder de concession pour le tronçon Augst-Rheinfelden, car nous estimons qu'il peut être satisfait à tous les besoins du trafic sur ce parcours, et notamment entre Rheinfelden et Bâle, moyennant la création de bonnes communications sur la ligne des chemins de fer fédéraux.

c. Pour l'*établissement de courses d'automobiles d'Amriswil à Bischofszell et d'Amriswil à Muolen*. Nous n'avons fait aucune opposition à cette concession; nous avons cru devoir attirer l'attention du Département des chemins de fer sur les conséquences préjudiciables qu'aurait, pour notre entreprise, la création du réseau complet d'automobiles prévu pour Bischofszell d'où partiraient, si ce projet se réalisait, des courses dans cinq directions différentes.

d. Pour l'*établissement de courses d'automobiles* destinées au transport des voyageurs et des bagages *de Genève* (rue du Mont-Blanc) à *Certin-frontière par Perly*. Les chemins de fer fédéraux n'avaient aucune objection à formuler.

e. Pour l'*exploitation de courses d'automobiles entre Näfels-Mollis et Mühlehorn*. Dans ce cas non plus nous n'avons pas de motifs de nous opposer à la concession.

f. Pour un *service d'automobiles entre Sissach et Rothenfluh*. Comme la localité de Bœckten sera, de cette manière, de nouveau reliée directement avec Sissach et avec Gelterkinden, nous ne nous sommes pas opposés à la concession bien qu'elle doive entraîner, en ce qui concerne le tronçon Sissach-Gelterkinden, un recul du trafic des chemins de fer fédéraux et, par conséquent, une perte de recettes.

g. Pour un *chemin de fer à voie étroite Thusis-Misox*. Dans notre réponse aux nouvelles observations présentées par le comité d'initiative, nous avons maintenu notre premier point de vue selon lequel les avantages qui pourraient résulter de l'établissement de la ligne de raccordement Thusis-Misox, en matière d'économie publique et de politique des transports, ne sont pas de nature à justifier l'immobilisation des capitaux relativement considérables qu'exigerait la création de cette ligne, surtout étant donné qu'il y a des tâches plus importantes et plus urgentes à accomplir dans le domaine des communications et que le chemin de fer en question ne serait très probablement pas d'un bon rendement. Les raisons qui auraient pu plaider en faveur de la concession de cette ligne ont, depuis notre premier préavis, encore beaucoup perdu de leur valeur car, dès le mois de juin, il y a entre Misox et Thusis un service d'automobiles deux fois par jour dans chaque direction.

h. Pour un *service d'automobiles Rheinfelden-Maisprach-Gelterkinden-Wegenstetten-Mächlin-Rheinfelden*. Dans notre réponse, nous n'avons soulevé aucune objection contre cette concession qui ne portera pas sensiblement atteinte à nos intérêts.

4. Sur invitation du Département fédéral des chemins de fer, nous nous sommes prononcés au sujet d'une *requête du chemin de fer Soleure-Moutier*, du 3 février 1921, tendant à ce qu'il lui soit *venu en aide*, conformément à l'arrêté fédéral du 18 décembre 1918. Comme notre administration, vu le chiffre de ses frais de personnel et de ses autres dépenses d'exploitation, serait dans l'impossibilité d'assurer le service de cette ligne d'une manière plus simple et dans de meilleures conditions que ne le fait la Compagnie de l'Emmental, et qu'en outre, il ne saurait être question de réduire les parcours, nous n'avons pu recommander la reprise de l'exploitation du Soleure-Moutier par la Confédération.

5. Le Département des chemins de fer nous a soumis pour préavis une pétition adressée au Conseil fédéral par la S. A. pour la construction d'une *ligne de chemin de fer Mendrisio-Stabio frontière*, et tendant à ce que la Confédération accorde une subvention de fr. 1 500 000 pour l'établissement de cette ligne. Confirmant le premier préavis donné par nous sur cette affaire, nous avons conclu, dans notre rapport du 10 novembre 1921, à l'impossibilité de recommander une subvention de cette importance, car les chemins de fer fédéraux devraient sans doute reprendre l'exploitation de cette ligne de raccordement qui ne serait point de bon rapport.

6. Par arrêté du 12 août 1921, le Conseil fédéral a approuvé l'ordonnance d'exécution I et l'ordonnance d'exécution II de la loi fédérale, du 6 mars 1920, sur la *durée du travail* dans l'exploitation des chemins de fer et autres entreprises de transport et de communications, dont les projets lui avaient été soumis par le Départe-

ment fédéral des postes et des chemins de fer. En vertu de cet arrêté, les dispositions de la loi sur la durée du travail, qui n'avaient point encore été appliquées, et les prescriptions d'exécution s'y rapportant ont été mises en vigueur le 1^{er} octobre 1921.

En vertu de la loi précitée, et de celle du 27 juin 1919 sur la durée du travail dans les fabriques, nous avons, le 1^{er} octobre 1921, édicté de nouvelles *prescriptions concernant le travail supplémentaire* du personnel soumis à ces deux lois.

7. Conformément au désir exprimé par le Département fédéral des chemins de fer dans sa lettre du 18 mars 1921, et suivant lequel, eu égard à la réduction projetée du nombre des arrondissements de cinq à trois, les emplois supérieurs devenus vacants dans les bureaux centraux des arrondissements ne doivent plus être repourvus définitivement, nous avons déjà nommé à de telles fonctions un certain nombre de *titulaires provisoires* en accordant à ces fonctionnaires un supplément de traitement pour la durée de l'exercice de leur charge, lequel est destiné à compenser l'accroissement de leur responsabilité.

8. Le 16 avril 1921, le Conseil fédéral a pris des décisions sur la manière de procéder quand il s'agit d'*engagements* ou de *congétiements de personnel*. L'application de ces décisions a été limitée à l'administration générale de la Confédération,⁶ mais nous appuyant sur elles, nous avons invité nos services à tenir compte autant que possible, en cas d'engagement de personnel, du principe énoncé au chiffre 3, dont voici la teneur: „Jusqu'à nouvel avis, il ne sera permis d'engager du personnel étranger à l'administration fédérale que pour autant qu'aucun candidat qualifié ou suffisamment apte ne se trouve parmi les personnes signalées comme étant disponibles par les administrations régulières ou extraordinaires.“

9. Par arrêté du 22 octobre 1920, le Conseil fédéral a pris de nouvelles dispositions au sujet du *paiement du traitement ou salaire* aux fonctionnaires, employés et ouvriers de la Confédération *pendant le service militaire*. Elles assurent d'une manière générale le versement en plein du salaire ou traitement pendant le service militaire. Nous appuyant sur ces prescriptions, nous avons donné des ordres en conséquence avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1921.

10. Le 31 mai, la Direction générale des postes nous a transmis l'avant-projet d'une nouvelle *loi fédérale sur les postes* avec exposé des motifs.

Dans cet avant-projet, il est prévu que tous les colis dont le poids n'excède pas 5 kg. rentrent dans la régle des postes, tandis que jusqu'ici, ce n'était le cas que pour les envois fermés. Dans notre préavis, nous avons fait observer que cette extension du droit exclusif de transport au bénéfice de la poste entraînerait pour les chemins de fer fédéraux la perte d'un grand nombre d'envois par colis express. En outre, l'avant-projet prévoit pour les colis de 5 à 50 kg. l'application d'un tarif différentiel suivant les distances ayant pour les longs parcours des taxes moins élevées que celles du chemin de fer. De cette façon, on créerait un service concurrent auquel les chemins de fer devraient collaborer contre leur propre intérêt; nous avons donc cru devoir nous élever contre la proposition de l'administration des postes, son adoption devant nous être préjudiciable.

La franchise de port dont jouissaient jusqu'ici les chemins de fer fédéraux ne figure plus dans le projet, et, dans l'exposé des motifs, il est prévu qu'elle sera totalement abolie. Estimant qu'on ne saurait imposer à l'une des administrations de la Confédération l'obligation d'effectuer sans rémunération un travail dont une autre administration tire en grande partie le bénéfice, ce qui a pour effet d'influencer favorablement le résultat financier d'un service fédéral au détriment de l'autre, nous sommes d'accord que la franchise de port soit supprimée. En revanche, nous avons avisé la Direction générale des postes que leur situation financière contraignait les chemins de fer fédéraux à ne plus exécuter de prestations gratuites et à insister pour qu'il fût établi une démarcation bien nette entre les frais à supporter par chacune des deux entreprises de transport. La franchise de port constituait jusqu'ici une légère compensation des prestations considérables que devait assumer le chemin de fer en faveur de la poste. Par suite de l'abolition de cette franchise, le dernier argument qu'on pouvait invoquer pour motiver dans une certaine mesure l'utilisation gratuite du chemin de fer par la poste aura perdu toute valeur.

11. Le 19 septembre 1921, la *Direction générale des postes* a informé la Direction générale des C. F. F. qu'elle avait l'intention d'établir une *course postale d'automobiles sur la route du St-Gothard, d'Andermatt à Airolo*, afin de donner une nouvelle impulsion au tourisme dans cette contrée. Si les correspondances sont bonnes, cette course peut amener du trafic au chemin de fer; nous n'avons donc pas eu à formuler d'objections.

12. Le 18 janvier 1921, le Conseil national a adopté le *postulat* suivant:

„Le Conseil fédéral est invité à présenter, à bref délai, aux Chambres fédérales un rapport:

1^o sur la *situation financière des C. F. F.* et les mesures envisagées pour rétablir l'équilibre du compte de profits et pertes et couvrir le déficit existant;

2° sur le *programme d'électrification* du réseau des C. F. F. et les conséquences financières du remplacement de la traction à vapeur par la traction électrique."

Le chef du Département des postes et des chemins de fer nous ayant invités à donner dans le plus bref délai notre préavis sur ce "postulat", nous avons, dans un rapport du 1^{er} avril 1921, tenu compte des facteurs qui se sont produits depuis notre rapport sur la situation financière, du 12 mars 1921, et qui sont de nature à influencer sur ladite situation. Nos conclusions ont été modifiées en conséquence. La seconde question soulevée par le postulat du Conseil national, celle de l'électrification, a reçu sa réponse dans un rapport présenté par nous le 5 avril.

Dans cette même séance du 18 janvier 1921, le Conseil national a, en outre, adopté le *postulat* suivant présenté par M. Gelpke :

"Le Conseil fédéral est invité à présenter aux Chambres un mémoire concernant les *résultats de la traction électrique* sur la section de 90 kilomètres d'Erstfeld à Biasca avec un tableau comparatif des frais de la traction électrique et à vapeur sur la base des prix suivants pour la tonne de charbon :

- a. 150 fr.
- b. 110 "
- c. 70 " "

Nous avons fait parvenir notre rapport sur ce sujet au Département des chemins de fer le 8 avril.

Puis, à propos de la discussion du rapport de gestion et des comptes des chemins de fer fédéraux pour 1920, le Conseil national a voté, le 4 octobre, les deux *postulats* suivants :

"1. Le Conseil fédéral est invité à faire rapport sur la question de savoir si la loi fédérale sur l'*assurance en cas de maladie et d'accidents* ne devrait pas être révisée de manière à exonérer les C. F. F. de l'obligation d'assurer leur personnel à la Caisse nationale, ces chemins de fer restant leur propre assureur pour les prestations actuellement garanties au personnel."

"2. Le Conseil fédéral est invité à examiner s'il n'y aurait pas avantage à appliquer aux C. F. F., pour la surveillance des passages à niveau, le système des signaux optiques ou acoustiques à déclenchement automatique qui est déjà en vigueur en Amérique et en Suède, et que la France se prépare à introduire."

13. La *commission du personnel* n'a pas tenu de séance au cours de l'exercice. En revanche, ses sous-commissions ont discuté en plusieurs séances les principes d'après lesquels les attributions et obligations des divers services devraient être réglées à nouveau à l'occasion de la réorganisation administrative des chemins de fer fédéraux, et sont arrivées à la conclusion qu'il y aurait lieu d'accroître les compétences, ainsi que la responsabilité des fonctionnaires moyens et subalternes. En outre, les sous-commissions se sont occupées de dix affaires d'ordre technique en matière d'exploitation et de six autres de nature administrative.

14. Au nombre des questions discutées par les deux *conférences de directeurs* tenues durant l'exercice, les plus importantes ont été les suivantes : avant-projet du Département fédéral des finances concernant une loi fédérale sur le statut et les traitements des fonctionnaires fédéraux et projet de classification, achats en commun de marchandises par le personnel et occupations accessoires du personnel pour le compte de tiers, dépassements de crédits et demandes de crédits supplémentaires, conditions de paiement dans les conventions, lutte contre l'alcoolisme.

15. 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 27 834 unités, celui des employés à la journée de 10 592, ce qui donne un total de 38 426 agents, contre 39 410 en 1920.

	Fonctionnaires touchant un traitement annuel	Employés engagés à la journée
à la Direction générale	860	153
au 1 ^{er} arrondissement	5 898	1 804
" II ^e "	6 635	2 775
" III ^e "	5 966	2 322
" IV ^e "	3 807	1 612
" V ^e "	4 668	1 926
	<u>27 834</u>	<u>10 592</u>

I. Département des finances.

a. Comptes.

1. Le *résultat des comptes* des chemins de fer fédéraux de l'exercice 1921 est encore influencé dans une forte mesure par les conséquences économiques de la guerre européenne. La crise qui existe presque dans tous les domaines de l'industrie et des arts et métiers, ainsi que le fléchissement du commerce ont entraîné une notable diminution des recettes du trafic des marchandises. Celles-ci accusent une perte de plus de 53 millions de francs vis-à-vis de 1920 et sont demeurées de 78 1/2 millions de francs au-dessous du budget de 1921. Le recul du trafic des voyageurs a été compensé par l'élévation des taxes, qui, en regard de l'année précédente, a produit une légère augmentation de recettes de 1 1/2 million de francs; en revanche les recettes-marchandises n'ont pas atteint le chiffre prévu pour 1921. Les recettes du trafic postal sont en augmentation.

A côté du recul des recettes du transport des marchandises, nous avons, il est vrai, une diminution des dépenses d'exploitation; mais celle-ci n'a, bien entendu, pas pu se produire dans la même mesure que la diminution du trafic. La diminution la plus importante concerne le personnel et les matières de consommation. La perte sur les recettes des transports est cependant si importante que la clôture du compte de l'exercice 1921 présente le résultat le plus défavorable que les chemins de fer fédéraux aient obtenu jusqu'ici (voir les données relatives aux résultats de l'exercice 1921 dans les comptes ci-joints avec leurs explications).

2. L'*excédent des recettes* sur les dépenses d'exploitation est de fr. 12 054 185.86; il est de fr. 23 648 707 ou de 66,24 % moins élevé que celui de 1920 et de fr. 43 796 924 ou de 78,42 % inférieur aux prévisions budgétaires. L'importante diminution des recettes de transport a ainsi influencé l'excédent d'exploitation d'une manière tout à fait inquiétante.

Pour les mêmes motifs le coefficient d'exploitation est monté de 90,94 en 1920 à 96,59 en 1921; ce dernier est le coefficient le plus élevé qui ait été atteint depuis l'exploitation des chemins de fer fédéraux.

3. La clôture défavorable du compte d'exploitation a de nouveau eu pour effet d'augmenter le déficit du *compte de profits et pertes*; il a atteint le chiffre élevé de fr. 72 505 840.79, contre fr. 31 701 313.55 en 1920; l'augmentation est de fr. 40 804 527.24, ou de 128,71 %. Au déficit de 1921 doit être ajouté le déficit de guerre à fin 1920, reporté dans le bilan à raison de fr. 92 737 762.14, d'où il résulte que le déficit à fin 1921 se monte à fr. 165 243 602.93.

Dans notre rapport du 21 juillet 1921, adressé au Département fédéral des chemins de fer au sujet de la situation financière des chemins de fer fédéraux, nous avons évalué à fr. 78 430 000 l'excédent de dépenses du compte de profits et pertes de l'exercice 1921; en regard de l'excédent de dépenses présumé pour ladite année il y a une amélioration de six millions de francs en chiffre rond.

4. A teneur de l'arrêté du Conseil fédéral du 4 janvier 1922, il doit être alloué aux chemins de fer fédéraux une somme de 30 millions de francs comme rappel pour les *transports militaires* effectués au quart de taxe pendant le service actif, somme dans laquelle doit aussi être comprise l'indemnité pour toutes les autres prestations de l'administration du chemin de fer pendant la mobilisation (prestations de personnel et de matériel). Cette affaire n'a pas encore été traitée par l'Assemblée fédérale. Si cette allocation est accordée, elle sera comptabilisée en 1922 et viendra diminuer d'autant le déficit.

5. En ce qui concerne la *comptabilisation du déficit du compte de profits et pertes* le Conseil d'administration a décidé, dans sa séance du 12 décembre 1921, de reporter le déficit au 31 décembre 1920, du montant de fr. 92 737 762.14, dans le compte de 1921, comme déficit de guerre, sous le compte du bilan „Dépenses à amortir“, où il sera amorti aussitôt que possible au moyen des excédents de recettes futurs. Quant à la comptabilisation du déficit de 1921 et des années ultérieures, et aussi longtemps qu'il s'en produira encore, une décision devra être prise chaque année lors de la présentation des comptes. — Nous avons demandé au Département fédéral des chemins de fer d'approuver le mode de comptabilisation adopté par le Conseil d'administration. Par lettre du 31 mars 1922, ladite autorité s'est déclarée d'accord en se réservant de décider, lors de la présentation des comptes de 1921 et des années ultérieures, si les excédents de dépenses du compte de profits et pertes, aussi longtemps qu'il en existera encore, devront également être reportés au compte précité du bilan, ou s'il y aura lieu de les reporter à compte nouveau. Ensuite de cette approbation, nous avons transféré le déficit à fin 1920 dans le bilan de 1921.

b. Caisse et service des titres.

1. Conformément à l'arrêté fédéral du 18 décembre 1920 concernant l'émission d'emprunts pour les chemins de fer fédéraux, nous avons, avec l'autorisation du Conseil fédéral et d'entente avec la Banque Nationale Suisse, offert en souscription publique auprès des banques suisses, du 18 mai au 2 juin, un *emprunt 6 %* d'un montant nominal de 100 millions de francs, ferme à 10 ans, destiné à la consolidation partielle des dettes flottantes contractées pour l'électrification du réseau. Le Cartel de banques suisses et l'Union des banques cantonales ont pris ferme cet emprunt pour le montant précité. Dans le cas où les souscriptions dépasseraient 100 millions de francs, le

Conseil fédéral se réservait d'augmenter le montant de l'emprunt. Le cours de prise était fixé à 98 % pour le montant pris ferme et à 99 % pour celui qui serait pris par option. Cours d'émission: le pair. Obligations au porteur comprenant des coupures de fr. 500, 1000 et 5000, munies de coupons semestriels aux 15 janvier et 15 juillet. Remboursement de l'emprunt au pair le 15 juillet 1931. Il est bonifié aux banques une commission de $\frac{1}{4}$ % pour l'encaissement des coupons échus et de $\frac{1}{8}$ % pour les obligations remboursées. Les obligations peuvent être déposées, sans frais, à la caisse principale à Berne, contre certificats nominatifs, dont les montants ne pourront toutefois pas être inférieurs à fr. 1000 de capital nominal.

Jusqu'au 2 juin, il a été souscrit fr. 205 000 000
Avec l'autorisation du Conseil fédéral, toutes les souscriptions à l'emprunt ont été admises.
Pour arrondir et en vue d'emplois occasionnels, nous avons pris pour notre propre compte 5 000 000
Le montant total souscrit s'élève donc à fr. 210 000 000

Au 15 juillet, toutes les souscriptions étaient libérées. Les bons de livraison ont été échangés contre les titres définitifs dans le courant de juillet et d'août. Les fr. 5 000 000 d'obligations dudit emprunt que nous avions souscrites pour arrondir et en vue d'emplois occasionnels, ont été vendues au cours moyen de fr. 102.30.

2. Le montant de fr. 308 000 000 des rescriptions émises à fin 1920 pour faire face à nos besoins de trésorerie, ainsi que le montant des rescriptions émises depuis cette date, a été remboursé jusqu'à fr. 185 000 000 par le produit de l'emprunt 6 % de 1921 pour l'électrification du réseau. Nous avons émis depuis lors pour une somme de fr. 38 000 000 de nouvelles rescriptions, de sorte qu'à la fin de l'année, il s'en trouvait pour fr. 223 000 000 en circulation.

Le taux d'escompte de la Banque Nationale Suisse a été réduit le 7 avril de 5 à $4\frac{1}{2}$ % et le 11 août de $4\frac{1}{2}$ à 4 %. Ces taux furent successivement appliqués aux rescriptions dès les susdites dates.

3. Pendant l'exercice, nous avons encore placé des *bons de caisse* $5\frac{1}{2}$ % des chemins de fer fédéraux de 1920 pour un montant de fr. 8 859 200. Le cours de vente fut de $99\frac{3}{8}$ % pour les bons à 3 ans et de $98\frac{3}{8}$ % pour ceux à 5 ans.

4. Nous avons attribué à la caisse de pensions et de secours, en remploi de fonds disponibles, des bons de dépôt des chemins de fer fédéraux pour fr. 9 530 000. A la fin de l'année ladite caisse avait en portefeuille pour fr. 168 660 000 de ces bons. L'intérêt bonifié est de 5 %.

5. En 1921 nous avons accordé à 307 fonctionnaires et employés de notre administration, pour le compte de la caisse de pensions et de secours, des *prêts hypothécaires* en 1^{er} rang pour un montant de fr. 5 626 886. 40. Le taux d'intérêt a été de $4\frac{1}{2}$ % pour les constructions nouvelles et de 5 % pour les immeubles acquis.

Des prêts hypothécaires ont été en outre consentis à 6 coopératives de construction du personnel des chemins de fer pour un montant total de fr. 1 607 200, au taux de $4\frac{1}{4}$ %, et un prêt hypothécaire en 1^{er} rang de fr. 720 000, à la Maison de vacances des cheminots suisses à Brenscino.

L'actif et le passif de l'assurance-invalidité et décès des ouvriers ayant été transférés, le 1^{er} janvier 1921, à la caisse de pensions et de secours du personnel des C. F. F., les titres du portefeuille de la caisse des malades et de secours pour les ouvriers ont été attribués à ladite date au portefeuille de la caisse de pensions et de secours.

6. Le *renouvellement de la feuille de coupons* des emprunts ci-après a été continué:

	Feuilles délivrées jusqu'au 31 décembre 1921:	Feuilles restant à renouveler:
4 % rente des C. F. F. 1900	99 444	556
3 % C. F. F. de 1903	285 498	492

7. Nous avons procédé à 12 *tirages au sort* d'obligations de nos emprunts; au total 13 038 titres furent appelés au remboursement. Des indications plus détaillées se trouvent au compte de capital, page 137.

8. Le nombre des déposants à la *caisse d'épargne* s'est augmenté, pendant l'exercice, de 1903 à 2851. L'intérêt bonifié est de 5 %.

9. Au 31 décembre 1921, les *sûretés* déposées à la Direction générale et aux Directions d'arrondissement se répartissaient comme suit:

1128 dépôts en espèces	fr. 1 253 100.—
1041 „ de titres	„ 11 373 172.10
1870 cautionnements	„ 18 341 907.60
4039 sûretés, représentant un montant de	<u>fr. 30 968 179.70</u>

(En 1920: 3694 = fr. 31 625 441.)

10. Les *obligations* des chemins de fer fédéraux et des anciennes compagnies nationalisées, *déposées* par des tiers, sans frais, à la caisse principale, représentent au 31 décembre 1921 un montant de fr. 103 223 200. Comparé à l'année précédente, ce chiffre est en augmentation de fr. 13 005 550.

11. Pendant les années 1919, 1920 et 1921, fr. 111 035.91 de coupons de nos différents emprunts ont été atteints par la prescription; nous avons comptabilisé ce montant en notre faveur. Le retard apporté en ce qui concerne la comptabilisation des coupons échus prescrits pendant les années de guerre provient du fait que nous avons voulu donner aux porteurs de nos titres empêchés ensuite de faits de guerre de présenter les coupons, un délai suffisant pour faire valoir leurs droits après la conclusion de la paix.

12. Suivant les prescriptions de la loi fédérale du 25 juin 1921 concernant le *droit de timbre sur les coupons*, et l'ordonnance d'exécution de ladite loi du 15 novembre 1921, la Confédération perçoit un droit de timbre de 2% sur les coupons échus le 15 novembre ou ultérieurement, des emprunts des compagnies nationalisées, ainsi que des emprunts des chemins de fer fédéraux émis depuis 1920. Le débiteur du coupon est tenu de payer le droit de timbre; cependant, comme il lui est loisible de faire retenir ce droit sur le montant à verser en paiement du coupon, nous avons avisé tous nos domiciles de paiement de le déduire lors de l'encaissement des coupons.

13. Suivant entente du 8 janvier 1921, la Société coopérative suisse des charbons à Bâle nous a versé fr. 6 000 000. Sa *remise* atteint donc un montant total de fr. 7 570 000. En outre, la Confédération nous a alloué une somme de fr. 4 000 000, conformément à l'arrêté fédéral, du 15 avril 1921, concernant la *réduction des prix du charbon*.

14. Nous avons attribué au *portefeuille de fonds publics* comme postes importants:

fr. 1 140 000 capital nominal, obligations 4% de la ville de Zurich de 1911, qui nous ont été remises par cette ville en paiement du 3^e acompte de sa participation aux frais de transformation de la ligne de la rive gauche du lac de Zurich;

„ 300 000 capital nominal, parts au capital social de la S. A. suisse pour le transport et la distribution d'électricité, à Berne; 1^{er} versement de 60% de notre participation.

La Centrale des charbons S. A. en liquidation, à Bâle, nous a remboursé par fr. 10 793 000 les 21 586 actions privilégiées se trouvant en notre possession; cette société nous a, en outre, effectué un premier versement de 40%, soit de fr. 2 614 800, sur le capital représenté par les 13 074 actions ordinaires que nous avions également souscrites.

A la fin de l'année, l'état des titres de ce portefeuille accusait une valeur comptabilisée de fr. 13 474 186.49. Il présente également cette année une plus-value, qui est de fr. 1 764 744.80 et provient principalement du remboursement des actions privilégiées et de l'augmentation du cours des actions ordinaires de la Centrale des charbons S. A. en liquidation, à Bâle.

c. Service de publicité.

Le mouvement des étrangers en Suisse a été fortement influencé par la crise économique mondiale et par la situation anormale des changes.

Pendant la saison d'été, l'affluence des voyageurs venus d'Angleterre, des Pays-Bas et de France a été cependant assez appréciable. Celle des touristes américains, en revanche, est demeurée bien inférieure aux prévisions.

Nos agences de Londres et de Paris ont été très occupées pendant une bonne partie de l'année, et la vente des billets a atteint de nouveau les résultats des années d'avant-guerre.

Les sports d'hiver ont recouvré leur ancienne popularité et sont de plus en plus en vogue. La saison a très bien débuté pendant les vacances de fin d'année; le chiffre des touristes peut, en général, être considéré comme satisfaisant et permet de bien augurer du développement des sports d'hiver les années prochaines.

Parmi les mesures de propagande prises au cours de l'exercice, nous citerons la réédition, tant pour le service d'été que pour le service d'hiver, de la brochure-horaire intitulée „Correspondances internationales“, la publication d'une nouvelle édition de la carte du tourisme à l'échelle 1 : 450 000, la confection, par le procédé de la rotogravure, d'une affiche illustrée des sports d'hiver destinée à l'Angleterre, l'organisation d'une active réclame en faveur de la ligne électrifiée du St-Gothard, et enfin l'extension du service de publication des bulletins météorologiques des stations d'hiver.

Nous nous sommes entendus avec l'Office suisse du tourisme, à Zurich, pour délimiter, dans ses grandes lignes, le champ d'activité de cette institution et de notre propre service. Nous avons, pour notre part, facilité dans la mesure de nos moyens le travail de l'Office en répandant ses affiches à l'étranger et en les placardant dans les gares de notre réseau, en collaborant à son service de publicité par la presse en Angleterre et en Allemagne, et en chargeant nos agences de distribuer son matériel de réclame.

d. Contrôle des recettes et décomptes.

1. L'institution des *comptes de chèques et virements postaux* pour les services-marchandises des localités où il existe des bureaux de chèques postaux (cfr. rapport de gestion de 1919, p. 19, e, 1) ayant donné de bons résultats, nous en avons fait ouvrir à un certain nombre d'importants services-marchandises. A cette occasion, nous avons en outre étendu les prescriptions pour l'utilisation de ces comptes, de manière à permettre aux titulaires de crédits pour frais de transport à s'en servir pour les versements à faire à leurs comptes courants.

2. L'Allemagne ayant été obligée, dès le 1^{er} mars, de remettre aux chemins de fer italiens de l'Etat, franco frontière, les charbons qu'elle est tenue de livrer à l'Italie, nous avons conclu avec les chemins de fer allemands une *convention sur l'expédition et le décompte des charbons fournis à titre de réparation*, et sur le règlement des frais de transport afférents aux parcours suisses.

3. Nous avons notablement *simplifié la comptabilité des imprimés*, dans le but d'économiser du personnel.

4. Nous avons porté le rachat du *chemin de fer du Seetal* à la connaissance des administrations qui avaient des rapports de trafic avec cette entreprise, et leur avons donné des indications sur la manière dont les décomptes devaient désormais s'effectuer. D'autre part, nous avons informé nos propres stations qu'à partir du 1^{er} janvier 1922 le trafic avec celles dudit chemin de fer devait être traité et comptabilisé comme trafic interne des chemins de fer fédéraux.

5. Il a été opéré dans les stations, les entrepôts et sur les bateaux du lac de Constance *1719 vérifications de caisses et de livres*, se répartissant comme suit:

Arrondissements	I	II	III	IV	V
	490	286	415	313	215

Sauf quelques déficits de quelque importance, dont la cause n'a, le plus souvent, pas pu être déterminée par l'enquête, il n'a pas été constaté de graves irrégularités.

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

	Arrondissements					Total
	I	II	III	IV	V	
a. Nouveaux crédits . . .	32	60	55	27	37	211
b. Crédits modifiés . . .	66	126	170	60	55	477
c. Crédits supprimés . . .	32	43	63	21	27	186
	130	229	288	108	119	874

Etat au 31 décembre: 2942 crédits (2917 à fin 1920).

7. Nous donnons ci-après un *tableau comparatif des recettes d'exploitation* des chemins de fer fédéraux, navigation à vapeur sur le lac de Constance comprise, pour les années 1919 et 1920, et renvoyons à l'explication qui fait suite à ce tableau en ce qui concerne les fluctuations du trafic.

Recettes d'exploitation des chemins de fer fédéraux.

1920		A. Trafic du chemin de fer.	1921 2882 km		Comparées à 1920	
Fr.	%		Fr.	%	en plus Fr.	en moins Fr.
123 252 769	32,34	I. Produit du transport des voyageurs	124 806 120	37,60	1 553 351	—
		II. Produit du transport des bagages, des animaux et des marchandises:				
11 975 322	3,14	1. transport des bagages . .	11 566 458	3,49	—	408 864
4 679 991	1,23	2. " " animaux .	5 456 877	1,64	776 886	—
238 067 964	62,47	3. " " marchandises	184 905 776	55,70	—	53 162 188
254 723 277	66,84		201 929 111	60,83	—	52 794 166
3 131 359	0,82	III. Produit des transports postaux	5 210 683	1,57	2 079 324	—
381 107 405	100,00	Total	331 945 914	100,00	—	49 161 491

1920		<i>B. Exploitation des bateaux à vapeur sur le lac de Constance.</i>	1921		Comparées à 1920	
Fr.	%		Fr.	%	en plus	en moins
139 262	23,90	I. Transport des voyageurs	111 948	23,59	—	27 314
9 339	1,60	II. " " bagages	7 863	1,65	—	1 476
3 947	0,68	III. " " animaux	1 087	0,23	—	2 860
427 499	73,37	IV. " " marchandises	351 071	73,98	—	76 428
2 600	0,45	V. Transports postaux	2 600	0,55	—	—
582 647	100,00	Total	474 569	100,00	—	108 078

Ad A. Trafic du chemin de fer. Comparativement à 1920, les diverses catégories de transport accusent les différences suivantes exprimées en pour-cent :

Voyageurs	+ 1,26 % (en 1920: + 23,59 %)
Bagages	— 3,41 % („ 1920: + 27,73 %)
Animaux	+ 16,60 % („ 1920: + 17,68 %)
Marchandises	— 22,33 % („ 1920: + 12,62 %)
Transports postaux	+ 66,40 % („ 1920: + 8,68 %)

Dans le produit du transport des voyageurs est comprise une indemnité de fr. 900 000, qui nous a été versée après coup pour la conduite de l'express Paris—Varsovie et Prague sur le parcours Delle—Buchs (St-G.) de février 1919 à février 1920. Les suppléments pour trains directs ont donné une recette de fr. 8 836 085 (fr. 8 852 557 en 1920).

Vis-à-vis du dernier exercice, les divers mois de l'année accusent les recettes en plus ou en moins ci-après :

Service des voyageurs		Service des marchandises (bagages, animaux et poste compris)		Service des voyageurs		Service des marchandises (bagages, animaux et poste compris)	
Janvier . . .	+ fr. 846 681	— fr. 1 743 484		Juillet . . .	— fr. 251 856	— fr. 6 800 893	
Février . . .	+ „ 454 358	— „ 2 269 633		Août . . .	— „ 565 262	— „ 6 228 155	
Mars . . .	+ „ 1 864 556	— „ 2 796 497		Septembre . . .	— „ 290 387	— „ 5 037 489	
Avril . . .	— „ 198 822	— „ 3 489 522		Octobre . . .	— „ 703 121	— „ 5 714 014	
Mai . . .	— „ 60 358	— „ 4 681 552		Novembre . . .	— „ 548 090	— „ 5 672 656	
Juin . . .	+ „ 507 652	— „ 3 834 947		Décembre . . .	+ „ 498 000	— „ 2 446 000	

Le trafic tout entier a fortement souffert de la crise qui sévit dans le commerce, l'industrie et les métiers. Il en est résulté une diminution du nombre des voyageurs transportés de 5 419 742 = 6,29 %, et un fléchissement considérable du trafic des marchandises de 3 752 850 tonnes, c'est-à-dire de 23,7 %. En ce qui concerne le *service des voyageurs*, bien que le nombre de ceux-ci soit descendu de 86 080 314 à 80 660 572, soit de 6,29 %, nous avons à enregistrer un modeste surcroît de recettes de fr. 1 553 351, soit de 1,26 %; la majoration des taxes opérée le 1^{er} août 1920 et qui, en 1921, a sorti ses effets durant toute l'année, n'a donc réussi à contrebalancer qu'avec peine la diminution de trafic. La recette moyenne par voyageur est montée de fr. 1.43 à fr. 1.54. Le *trafic des marchandises* se présente sous un jour encore plus affligeant. Il est clair que l'augmentation des tarifs introduite le 1^{er} août 1920 a été impuissante à corriger dans une mesure appréciable la diminution du tonnage transporté, qui est tombé de 15 829 742 tonnes à 12 076 892 tonnes, c'est-à-dire de près d'un quart du trafic normal. A cette chute du tonnage de 23,7 % correspond un fléchissement des recettes de fr. 257 854 636 à fr. 207 139 794, c'est-à-dire de fr. 50 714 842, ou 22,33 %. La recette moyenne par tonne ne s'est donc relevée que dans la proportion presque insignifiante de fr. 16.21 à fr. 17.15; elle n'atteint donc même pas le chiffre de 1919. Cela s'explique par les taxes réduites qu'il a fallu adopter pour lutter contre la concurrence des lignes étrangères et, pour une faible part aussi, par la réintroduction des tarifs exceptionnels de quelque importance. Le surcroît des recettes produites par les *transports postaux* provient de l'augmentation, proportionnée à celle des tarifs du chemin de fer, de l'indemnité payée par l'administration des postes pour les colis postaux de plus de 5 kg soumis à la taxe du chemin de fer.

Les recettes de transport afférentes à la *section en tunnel Brigue-Iselle* s'élèvent à fr. 4 405 160 et ne s'écartent ainsi, dans l'ensemble, que de fr. 343 du chiffre de l'année précédente (fr. 4 404 817). Le service des voyageurs accuse cependant un surcroît de recette de fr. 275 000.

Ad B. Navigation à vapeur sur le lac de Constance. En raison du marasme général du trafic, les recettes du service de navigation à vapeur sur le lac de Constance sont en recul sur celles de l'année précédente, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises.

II. Département commercial.

a. Généralités.

1. Nous avons décidé, d'accord avec le Département des chemins de fer de maintenir pour le *chemin de fer du Seethal suisse*, repris par la Confédération le 1^{er} janvier 1922, les taxes actuelles et de ne les modifier que lorsqu'il sera procédé à la réduction générale des tarifs des chemins de fer fédéraux.

2. Par suite de fréquentes confusions, les stations de Schwarzenbach et Schwerzenbach ont reçu le nom officiel de *Schwarzenbach (St. Gallen)* et *Schwerzenbach (Zürich)*.

A la demande du Conseil municipal de Hasliberg, le nom de la station de Brünig a été remplacé par „*Brünig-Hasliberg*“.

Le nom des stations de Menziken S. T. B. et de Reinach S. T. B. a été transformé en *Menziken S. B. B.* et *Reinach S. B. B.* lors de la nationalisation du chemin de fer du Seethal. Pour le moment, on n'apportera aucun changement à Lenzbourg S. B. B. et Lenzbourg-Ville, car la reconstruction de la gare de Lenzbourg nécessitera probablement une autre dénomination.

3. Par suite d'entente avec la commune civile d'Oberwetzikon et d'accord avec le Département fédéral des chemins de fer, nous avons, le 31 décembre 1921, supprimé la halte d'*Oberwetzikon* et aboli les taxes s'y rapportant. Pour les trains s'arrêtant encore à cette halte, les voyageurs paieront la taxe de Wetzikon.

4. La franchise de port a été accordée pour les dons de toute nature destinés aux *victimes de l'incendie de Sent* (Grisons), à l'exception des matériaux de construction et du combustible.

5. La *Conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic* a siégé trois fois au cours de l'exercice.

A sa 20^e séance, du 23 juin, elle s'est tout particulièrement occupée, à la demande du Département fédéral des chemins de fer, de la crise que traversent le commerce, l'industrie, les arts et métiers aussi bien que les entreprises de transport, et elle a discuté les mesures qui pourraient être prises en matière de tarifs pour donner une nouvelle impulsion au trafic sans que les entreprises de transport eussent à courir le risque de voir leurs recettes diminuer sensiblement. Après un sérieux échange des vues, la Conférence a institué deux commissions (l'une pour le trafic-voyageurs et l'autre pour le trafic-marchandises), chargées d'examiner le plus rapidement possible, sous la présidence du Département fédéral des chemins de fer, les mesures à prendre et notamment celles que le marasme des affaires semblerait justifier exceptionnellement dans certains domaines. En outre, la Conférence a discuté le mode d'application de la loi fédérale du 4 octobre 1917 *sur les droits de timbre fédéraux aux lettres de voiture*, cette application devant avoir lieu à partir du 1^{er} janvier 1922, suivant décision du Conseil fédéral. Enfin, elle s'est occupée des modifications à apporter aux formulaires d'abonnements généraux pour qu'ils puissent servir de pièce d'identité à l'égard de la poste.

A sa 21^e séance, du 29 juillet, elle a repris la discussion, entamée le 23 juin, des mesures propres à ranimer le trafic. Elle est arrivée à la conclusion qu'une réduction générale des taxes ne pouvait être envisagée pour le moment, mais que des mesures spéciales devaient seules être prises. En ce qui concerne le service des voyageurs, elle a décidé d'accorder de plus grandes réductions de taxes aux sociétés et aux écoles (cfr. litt. b, ch. 3), et de réintroduire, pour les voyages les plus courants, des billets circulaires à itinéraire fixe et à prix quelque peu réduit, qu'on peut prendre au guichet sans les commander d'avance (cfr. litt. b, ch. 5). D'autres mesures (billets du dimanche, abonnements généraux, etc.), seront encore étudiées. Quant au service des marchandises, la Conférence a décidé de rétablir un certain nombre de tarifs exceptionnels importants pour notre économie publique, dont l'application était suspendue provisoirement depuis quelques années (cfr. litt. c, ch. 9, ci-après).

Enfin, à sa 22^e séance, tenue les 7 et 8 décembre, elle a surtout discuté des questions concernant le calcul des taxes pour envois chargés sur paires de wagons à pivots, des modifications à la liste des marchandises encombrantes, l'établissement de prescriptions pour le transport à vide de wagons-citernes et autres wagons appartenant à des particuliers, l'extension de divers tarifs exceptionnels et la création de tarifs d'exportation. En outre, elle a examiné quelques propositions relatives à la modification de la procédure en matière de détaxes.

b. Service des voyageurs.

1. Nous avons accordé des facilités spéciales aux porteurs d'*abonnement d'ouvriers* qui, ensuite de chômage, ne peuvent utiliser que partiellement leur abonnement. Ces facilités consistent en un remboursement de taxe supérieur à celui que prévoit le tarif pour le temps pendant lequel les cartes d'abonnement ne sont pas utilisées.

2. Par instructions du 29 juin, nous avons invité les services à ne pas faire payer la surtaxe pour trains directs aux *écoles*, aux *corps de cadets* et aux *colonies de vacances*, quand l'utilisation de trains directs à surtaxe sur tout le trajet ou certaines parties de celui-ci est absolument indispensable pour que le voyage puisse s'effectuer rationnellement.

3. Nous avons en outre mis en vigueur le 20 juillet un IV^e supplément provisoire au tarif pour le transport des *sociétés et écoles*, lequel prévoit de plus fortes réductions de taxes (cfr. litt. a, ch. 6), ci-dessus.

4. Nous avons abaissé de 25 % les taxes minima pour *trains spéciaux de voyageurs* applicables depuis le 1^{er} août 1920, afin de mieux les adapter aux taxes plus réduites concédées pour les voyages de sociétés (cfr. ch. 3) et de tenir compte, en outre, de la situation modifiée. Ces taxes sont maintenant, par kilomètre (distances d'application):

- a. pour la simple course fr. 12. —
- b. pour les courses aller et retour:
 - quand le retour a lieu le même jour. „ 18. —
 - quand le retour n'a pas lieu le même jour „ 24. —

5. Nous avons publié le 1^{er} août, une nouvelle édition de la *liste des billets du dimanche, de plaisir et circulaires*, exécutant ainsi, provisoirement dans une mesure restreinte, la décision d'abaisser le prix des billets circulaires à itinéraire fixe (cfr., litt. a, ch. 6). Pour les billets du dimanche et de plaisir prévus dans cette nouvelle liste, la réduction de taxe ne porte que sur les parcours des entreprises de transport privées; sur les parcours des C. F. F., par contre, ce sont les taxes normales qui sont appliquées.

6. Il a été répondu négativement à une proposition d'instituer, comme le faisait l'ancienne compagnie du Nord-Est, des „jours dits à bon marché“, les billets délivrés étant tous du même prix (billets généraux), ces jours-là.

7. A la demande de la société coopérative de la Foire suisse d'échantillons, à Bâle, et en considération de l'importance économique qu'aura pour le pays la VI^e *Foire suisse d'échantillons* qui se tiendra à Bâle du 22 avril au 2 mai 1922, nous avons décidé d'accorder aux visiteurs de cette exposition une *réduction de taxes* du 21 avril au 3 mai 1922. Pendant cette période, il sera délivré, comme billets donnant droit à l'aller et au retour, des billets de simple course, de II^e classe pour la III^e, et de I^{re} classe pour la II^e. Ces billets auront une validité de 10 jours pour les voyageurs ordinaires, et de 20 jours pour les exposants.

8. Il a été vendu le nombre d'*abonnements généraux* ci-après:

Abonnements généraux de:	Sans supplément pour trains directs		Avec supplément pour trains directs	
	1921	(1920)	1921	(1920)
3 mois	8571	(13 865)	10 655	(3456)
12 mois, pour 1 personne	146	*) (204)	219	*) (261)
12 mois, pour 2 personnes	19	*) (11)	28	*) (7)

Cette vente a produit fr. 6 962 571 (fr. 6 784 358 en 1920), et la part des C. F. F. s'est élevée à fr. 5 995 490 (fr. 5 771 876).

9. La vente des *abonnements donnant droit à des demi-billets* a atteint le chiffre de 1386 (1217 en 1920) et a rapporté fr. 155 000 (fr. 134 950), dont fr. 133 000 (fr. 115 000) aux C. F. F.

10. Un nouveau développement a été donné au *service direct international* des voyageurs et des bagages. En ce qui concerne les relations auxquelles la Suisse est intéressée, ce service direct est maintenant rétabli:

- a. entre la *Suisse*, d'une part, et la *France*, l'*Angleterre* par la France et (pour les bagages seulement) par la voie d'Ostende, la *Belgique*, les *Pays-Bas* (par Bruxelles et par Cologne), l'*Allemagne* et l'*Italie*, ainsi que les *Etats balkaniques* (par le Simplon-Orient-express), d'autre part;
- b. en *transit par la Suisse* entre la *France*, d'une part, et l'*Italie* par le Simplon et le St-Gothard, ainsi que les *Etats balkaniques* (par le Simplon-Orient-Express), d'autre part, de même qu'entre l'*Angleterre*, la *Belgique*, les *Pays-Bas* (par la Belgique et l'Alsace) et l'*Allemagne*, d'une part, et l'*Italie*, d'autre part, via Simplon et St-Gothard.

En trafic *Allemagne-Italie*, des mesures ont été prises pour lutter, autant que possible, contre la concurrence de la route du Brenner, favorisée par l'état du change.

Des conférences, auxquelles nous nous sommes fait représenter, ont eu lieu entre les administrations intéressées, en vue de rétablir un service direct des voyageurs et des bagages entre les *Pays-Bas* et l'*Italie* par l'*Allemagne* et la Suisse, ainsi qu'entre la *France* et l'*Angleterre*, d'une part, et l'*Autriche*, la *Hongrie* et la *Roumanie*, d'autre part, par l'*Allemagne* du sud et par la route Suisse—Arlberg. Les mesures envisagées n'ont toutefois pas encore pu être mises à exécution pendant l'année.

11. Des billets spéciaux à prix notablement réduit pour *ouvriers et émigrants* ont été créés, par mesure de concurrence contre les routes étrangères favorisées par les conditions du change, pour les parcours suisses de transit Simplon—Vallorbe, St-Gothard—Bâle et Buchs—Bâle, et vice versa.

*) D'août à décembre.

12. Les principaux chemins de fer des pays de l'Entente et des pays neutres ont décidé, sur l'initiative des chemins de fer de l'Etat belge, de réinstaurer un *service international de voyages circulaires avec billets combinables*, sur le modèle de l'ancien service analogue de l'Union de chemins de fer allemands. Pour le moment, les administrations des pays ci-après font partie de la nouvelle Union créée dans ce but: France, Angleterre, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Suisse et l'Italie. Toutes les administrations de chemins de fer et entreprises de bateaux à vapeur suisses qui ont de l'importance pour ce service international y ont adhéré. Quant aux administrations d'autres pays, leur adhésion est douteuse, en raison des dispositions peu libérales introduites dans les statuts, à l'encontre des propositions présentées par la Suisse et l'Italie, au sujet des admissions ultérieures. Les travaux préparatoires sont assez avancés pour que l'institution puisse commencer à fonctionner le 1^{er} mai 1922.

13. La vente de billets pour des parcours des C. F. F. par des *agences de voyage privées* a produit fr. 5 834 000 (fr. 3 295 342 en 1920). Elle s'est donc développée de nouveau dans une forte mesure.

La vente des billets par nos propres *agences de Londres et de Paris* accusent également une réjouissante augmentation. Elle s'est élevée:

pour l'agence de Londres, à fr. 1 578 674 (fr. 847 674 en 1920),
„ „ „ Paris, „ „ 762 706 („ 558 762 „ 1920).

c. Service des animaux.

1. A la demande de la préfecture (Kreisamt) de la Haute Engadine et du „schweizerischer alpwirtschaftlicher Verein“ nous avons décidé d'accorder par voie de détaxe, à bien plaisir, une réduction de 50 % sur la taxe ordinaire, en plus de l'exonération de la surtaxe de grande vitesse, pour le transport en wagons complets de *bétail conduit en estivage* sur des pâturages des *Alpes grisonnes* où était autrefois admis du bétail italien, de même que pour le retour de ces animaux. Une concession analogue avait déjà été faite anciennement.

2. Afin de pouvoir lutter contre la concurrence étrangère favorisée par le change, nous avons décidé d'appliquer par voie de détaxe au transport d'animaux par wagons complets la taxe que l'expéditeur aurait à payer en empruntant la ligne la plus favorable pour lui. Toutefois, la somme effectivement perçue devra couvrir au moins les frais de revient des chemins de fer fédéraux pour la distance supplémentaire à laquelle ils participent.

d. Service des marchandises.

1. Une réimpression des *prescriptions générales de tarif* et de la *classification des marchandises* a été éditée le 1^{er} juin. D'une manière générale, elle concorde avec le texte de l'édition de 1917, mais tient cependant compte des suppléments parus dès lors.

La *classification des marchandises* a, en outre, été complétée le 1^{er} novembre par l'article „superphosphate azoté“ sous la rubrique „Engrais“, tarif spécial III.

2. Une nouvelle édition des *instructions pour l'application des prescriptions générales de tarif et de la classification des marchandises* est entrée en vigueur le 1^{er} septembre.

3. La station de *Giornico* (V^e arrondissement), qui était encore ouverte au *service des marchandises par wagons complets*, a été fermée, le 27 septembre, pour ce genre de transport.

4. Les taxes de manutention prévues dans les *tarifs des entrepôts* ont été augmentées le 1^{er} janvier.

5. Les réductions de taxes concédées en 1917 et 1918 pour le transport de *denrées alimentaires* et de *denrées* destinés aux prisonniers de guerre ont été abrogées à fin mars.

6. Une nouvelle édition des tarifs suivants pour le *trafic-marchandises direct suisse* a été publiée le 1^{er} décembre:

1^{er} fascicule renfermant les dispositions générales et les dispositions particulières ainsi que le barème normal;
fascicule 57 pour le trafic entre le chemin de fer Soleure—Berne avec le reste de la Suisse;
fascicule 64 pour le trafic entre les chemins de fer Langenthal—Jura, Langenthal—Melchnau, Soleure—Niederbipp, d'une part, et le reste de la Suisse, d'autre part.

7. Afin de faciliter à l'industrie suisse du carbure la concurrence sur le marché étranger, un *tarif d'exportation* à taxes réduites a été introduit le 1^{er} février pour le *carbure de calcium d'origine suisse*. Les taxes de ce tarif ont encore été abaissées le 8 septembre.

8. Le *tarif exceptionnel n° 6 pour le transport de céréales, légumes à cosses et graines oléagineuses* a été réédité le 1^{er} mai; les taxes qui y figurent sont celles du 1^{er} août 1920.

Les *tarifs exceptionnels* suivants, dont l'application était suspendue depuis 1917 et 1918, ont été remis en vigueur, mais avec des taxes plus élevées:

- n° 1 pour bière en fûts;
- " 7 " vin, moût de raisins, etc.;
- " 8 " glace;
- " 9 " produits agricoles;
- " 11 " foin et paille;
- " 13 " ciment, chaux et gypse;
- " 14 " engrais et matières premières servant à la fabrication des engrais;
- " 17 " pâte de bois, etc.;
- " 18 " bois et tourbe;
- " 22 " houille et lignite de provenance suisse, etc.;
- " 34 " l'exportation de papier de toute nature;
- " 35 " l'exportation de pâte de bois, etc.;
- " 42 " betteraves à sucre et tranches de betteraves à sucre à destination et au départ d'Aarberg;
- " 43 " matières destinées à combattre les maladies de plantes.

L'article „superphosphate azoté“ a été intercalé, le 1^{er} novembre, dans la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel n° 14.

Le 1^{er} novembre, ont adhéré au tarif exceptionnel n° 41 pour le transport de lait liquide par abonnement, du 1^{er} mai 1909, les chemins de fer ci-après: Pont—Brassus; Saignelégier—La Chaux-de-Fonds, Ponts—Sagne—La Chaux-de-Fonds, Langenthal—Jura, Langenthal—Melehnau et Soleure—Niederbipp.

9. Des taxes exceptionnelles ont été accordées pour:

- a. l'exportation de minerai de fer au départ de Sargans et à destination de Constance transit, Bâle C. F. F. transit et Bâle-St. Jean transit;
- b. l'exportation de cuivre brut produit en Suisse, au départ de Oey-Diemtigen et à destination de toutes les gares de transit entre la Suisse et l'étranger;
- c. le transport de gravier au départ de Mühlehorn et Weesen à destination de Zurich-Tiefenbrunnen et Zurich-Wollishofen, ainsi qu'au départ de Weesen à destination de Rapperswil, et
- d. l'exportation de cendres pyriteuses au départ d'Uetikon C. F. F. à destination de Schaffhouse transit et Singen (Hohentwiel) transit.

10. Le 10 août a été mis en vigueur un appendice temporaire au *tarif-marchandises Bâle C. F. F. et Bâle-St. Jean—Suisse*. Il comprend des taxes exceptionnelles, tenant compte de la concurrence étrangère, pour houille, coke et briquettes en provenance d'Allemagne, de Belgique et d'Alsace-Lorraine.

11. Le 1^{er} avril, les chemins de fer allemands de l'Etat ont relevé de 65 % en moyenne leurs tarifs-marchandises du 1^{er} décembre 1920 (cfr. rapport annuel de 1920, p. 22, ch. 17). Le 1^{er} novembre, ils les ont relevés encore de 30 %, et le 1^{er} décembre les tarifs ainsi augmentés ont été majorés d'un nouveau supplément de 50 %.

Les suppléments dits „de change“ perçus par les chemins de fer de l'Etat de Bade (cfr. rapport annuel de 1920, page 21, chiffre 17), ont été sensiblement abaissés pour Bâle, Waldshut et Schaffhouse, et abolis pour Singen et Constance.

Les „frais d'expédition à la frontière“ introduits par cette même administration, le 31 janvier 1920, pour les wagons complets (cfr. rapport annuel de 1920, page 22, chiffre 17), ont été abaissés le 1^{er} novembre de fr. 10 à fr. 2.50 par wagon.

12. Un nouveau tarif pour le transport des marchandises, animaux vivants et véhicules sur le *lac de Constance* a été mis en vigueur le 1^{er} décembre. Les taxes en francs qui sont prévues pour Romanshorn et Rorschach répondent aux barèmes allemands en vigueur depuis le 1^{er} novembre 1921, le marc étant compté au cours de 10 cts.

13. Une nouvelle augmentation des tarifs de 50 % a été opérée, le 1^{er} mars, sur les *chemins de fer autrichiens* (cfr. rapport de gestion de 1920, p. 22, ch. 20). Le 1^{er} juin, cette administration a en outre introduit de nouveaux tarifs, dont la plupart des taxes étaient encore supérieures à celles des tarifs en vigueur dès le 1^{er} mars, et qui ont eux-mêmes été majorés de 200 % en moyenne le 1^{er} décembre.

14. La *convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer* a été remise en vigueur en trafic entre la Belgique et la Suisse, les Pays-Bas et la Suisse, la France et l'Allemagne par la Suisse, ainsi qu'entre la Belgique et l'Italie.

Elle s'applique aussi, depuis le 1^{er} juin, au trafic entre la France et la Tchécoslovaquie en transit par la Suisse et l'Allemagne.

15. Trafic italo-suisse. Le supplément aux taxes de soudure des parcours italiens, qui était de 100 % pour la plupart des denrées alimentaires et de 180 % pour les autres marchandises, a été porté, le 16 février, à 200 % pour les premières et à 300 % pour les secondes.

Le 1^{er} mars est entrée en vigueur une amélioration des dispositions relatives au paiement des prix de transport, qui était vivement désirée par les intéressés au trafic et que notre administration recommandait depuis longtemps aux chemins de fer italiens de l'Etat. Cette réforme consiste dans le fait que les taxes de transport afférentes aux parcours italiens, exprimées en liras, sont converties en francs lorsqu'elles sont payables en Suisse. Auparavant, ces taxes ne pouvaient être acquittées en liras qu'en Italie, et quand elles se payaient en Suisse, on était obligé de percevoir et de verser aux chemins de fer italiens les mêmes montants en francs, sans conversion.

Une autre mesure importante, ardemment désirée par le public suisse, a en outre été prise le 16 mars: le trafic spécial italien de transit, réintroduit le 1^{er} octobre 1919 pour le trafic avec les ports de Gênes et de Savona, a été déclaré applicable à tous les ports italiens et aux stations frontières de l'Italie avec la France, l'Autriche et la Yougoslavie.

Des taxes de transit ont été établies, le 1^{er} avril, entre les gares frontières germano-suisse, d'une part, et italo-suisse, de l'autre, par le moyen d'un appendice à la II^e partie, division A, des tarifs.

Enfin une modification a été apportée, le 16 juillet, aux dispositions réglementaires, en ce sens que les montants des remboursements et de l'intérêt à la livraison doivent être indiqués en liras sur les lettres de voiture pour les envois en provenance d'Italie. Auparavant, ces montants devaient toujours être exprimés en francs, aussi bien pour les envois d'Italie que pour ceux de Suisse.

16. Le 1^{er} mai, il a été mis en vigueur un tarif où il est tenu compte de la concurrence des taxes étrangères et qui s'applique au trafic entre les *gares frontières austro-suisse et germano-suisse*, d'une part, et *franco-suisse*, d'autre part.

17. Une conférence a eu lieu à Kufstein, le 12 février, pour discuter la réintroduction de tarifs directs entre l'*Allemagne* et l'*Italie*. Nous y étions représentés.

18. Il a été établi, le 1^{er} octobre, un tarif-marchandises direct entre l'*Italie* et l'*Allemagne*. Ses taux ne s'appliquent pour le moment qu'aux principales denrées alimentaires provenant d'Italie, ainsi qu'aux vins et marchandises de tous genres transitant par l'Italie.

19. Les tarifs-marchandises entre l'*Italie* et les *lignes françaises* situées au delà du P.L.M. ont été abrogés le 1^{er} octobre, parce qu'ils ne répondaient plus aux circonstances. L'établissement de tarifs de remplacement est prévu.

20. Un tarif direct entre la *Belgique* et l'*Italie* est entré en vigueur le 1^{er} mars. Il contient des taxes pour le transport de denrées alimentaires d'Italie en Belgique, ainsi que de marchandises de groupage dans les deux sens.

21. La *Commission permanente des tarifs* des chemins de fer allemands a tenu les séances suivantes, auxquelles nous nous sommes fait représenter:

les 7 et 8 avril à Baden-Baden,
les 19 et 20 mai à Bad Schachen, près Lindau,
les 15 et 16 septembre à Münster (Westphalie).

22. La *tarification des marchandises* a été contrôlée pendant l'exercice dans 32 gares et 51 stations.

e. Détaxes.

Nouvelles affaires reçues en 1921 (les chiffres entre parenthèses se rapportent à l'année précédente):

4 839 (4 381) demandes de restitution de taxes-voyageurs, y compris 378 (385) demandes de détaxes portant sur des abonnements généraux;
25 547 (16 026) réclamations concernant des taxes de transport, frais accessoires et fourvoiements (erreurs d'acheminement) en trafic direct suisse et international des marchandises et animaux.

Il a été liquidé:

4 533 (4 189) demandes de restitution de taxes-voyageurs;
25 998 (14 416) réclamations concernant des taxes-marchandises, des frais accessoires et des fourvoiements, et portant sur 121 360 (84 452) envois au total.

III. Département de l'exploitation.

a. Généralités.

1. Les 21, 22 et 23 mars, a été tenue à Berne la conférence suisse des horaires dans le but de discuter l'horaire entrant en vigueur le 1^{er} juin 1921 et devant durer jusqu'au 31 mai 1922. 615 objets figuraient à l'ordre du jour; 455 de ces demandes intéressaient les chemins de fer fédéraux. Comparativement à celui du 8 juillet 1920, le nouvel horaire prévoit un accroissement de prestations s'élevant à 1 132 000 kilomètres de trains de voyageurs.

La conférence européenne des horaires et des voitures directes s'est tenue à Berne du 9 au 11 novembre 1921. Notre administration à laquelle la présidence avait été confiée avait invité à cette conférence les gouvernements de quelques pays voisins et 129 entreprises de transport. 82 administrations appartenant à 23 états d'Europe, s'y sont fait représenter. 218 objets figuraient à l'ordre du jour des délibérations qui avaient surtout pour but l'amélioration des correspondances internationales et le rétablissement de voitures directes. Les résultats peuvent être considérés comme satisfaisants.

La prochaine conférence européenne des horaires et des voitures directes aura de nouveau lieu en Suisse, en novembre 1922.

2. Pour l'élaboration du projet de *nouvel horaire* devant entrer en vigueur le 1^{er} juin 1922 et durer jusqu'au 31 mai 1923, on s'est inspiré du principe que, vu la situation financière des chemins de fer et le marasme persistant du trafic, il n'y aura accroissement de prestations que là où le besoin s'en fait impérieusement sentir, et que, vu la réduction de la durée du travail, on fera porter l'horaire de certaines lignes sur un minimum de temps par jour.

3. Le contrôle français des *passesports* ainsi que la visite française en *douane* qui s'effectuaient jusqu'ici à St-Louis pour les *voyageurs, bagages et marchandises en grande vitesse* ont été transférés le 1^{er} juin à Bâle C. F. F.

4. La construction du *chemin de fer de la vallée de la Surb* ayant, en raison des circonstances, dû être renvoyée à des temps meilleurs, les chemins de fer fédéraux ont, en exécution d'un arrêté fédéral, conclu avec l'administration des postes une convention pour l'établissement d'un *service d'automobiles* destiné aux voyageurs et aux marchandises sur les parcours *Baden-Ehrendingen* et *Lengnau-Endingen-Siggenthal*. Les chemins de fer fédéraux participeront, le cas échéant, jusqu'à concurrence de fr. 36 000 par année aux déficits d'exploitation pouvant résulter de ces services.

5. La conférence européenne des horaires et des voitures directes, mentionnée sous chiffre 1, a approuvé une nouvelle *Convention pour la compensation des parcours des voitures et fourgons en service international* (R. I. C.). Cette convention augmente l'indemnité pécuniaire par essieu-kilomètre pour les prestations qui ne sont pas compensées en nature, cette augmentation étant motivée par le prix plus élevé des voitures et par l'accroissement des frais d'entretien; elle prévoit aussi une indemnité fixe de retard, payable en argent, pour le retour tardif des voitures et fourgons à bagages. Les chemins de fer fédéraux ont été désignés comme office central de compensation. Cette convention est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1921.

Ladite conférence a, en outre, décidé le rétablissement du *tableau européen des voitures directes* (E. W. P.), sous une forme simplifiée.

6. Du 14 au 25 avril 1921, il a été tenu à Stresa une conférence internationale à laquelle ont participé la plupart des administrations européennes des chemins de fer intéressées à l'échange des wagons. Cette conférence a terminé la discussion du *règlement sur l'emploi réciproque des wagons en service international* (R. I. V.) — voir rapport de 1919, page 22, chiffre 5 — qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1922, et auquel 79 administrations appartenant à 19 pays avaient adhéré à cette date. Ledit règlement vise à créer un droit uniforme en matière de wagons pour tous les chemins de fer européens à écartement normal et à simplifier le décompte des locations ainsi que la procédure en cas d'avarie de wagons. Il remplace les anciennes redevances de parcours et de séjour par une échelle progressive. La gérance a été confiée à notre administration. Dans trois ans, ce règlement sera soumis à une révision.

7. Le 1^{er} mai 1921, est entrée en vigueur une nouvelle *convention pour l'échange en service direct suisse du matériel à voyageurs et des fourgons à bagages*. Elle remplace la convention du même nom qui portait la date du 1^{er} janvier 1892.

8. Conformément à l'art. 7 du règlement pour l'exécution de la loi sur le rachat, la Direction générale assigne à chaque arrondissement les voitures et fourgons à bagages dont il a besoin. Afin d'éviter des courses à vide et de simplifier le service des manœuvres, on a prescrit à titre d'essai qu'à partir du 1^{er} juin 1921 *que les voitures et fourgons à bagages pourraient être utilisés librement* sur tout le réseau des chemins de fer fédéraux.

9. Par suite de l'entrée en vigueur, le 1^{er} janvier 1922, de nouvelles *conditions pour l'immatriculation, dans le parc du matériel d'une administration de chemins de fer suisses, de wagons appartenant à des particuliers*, tous les contrats conclus à ce sujet ont été dénoncés pour le 31 décembre 1921. Par la même occasion, ces nouvelles conditions, qui serviront de base aux contrats futurs, ont été envoyées aux maisons intéressées.

10. Les dispositions de la *loi fédérale concernant la durée du travail dans l'exploitation des chemins de fer et autres entreprises de transport*, du 6 mars 1920, et de la *1^{re} ordonnance d'exécution* s'y rapportant, du 12 août 1921, sont toutes entrées en vigueur en 1921. En tant que des exceptions ont paru nécessaires, des demandes dans ce sens ont été soumises au Département fédéral des postes et des chemins de fer qui a accordé toutes les autorisations voulues.

11. Nous avons rappelé aux Directions d'arrondissement les instructions et prescriptions édictées en 1908 et concernant la *fréquentation de cours de langues* et l'*échange de personnel* entre les arrondissements *en vue de permettre aux agents de se perfectionner dans la connaissance des langues nationales*. Par la même occasion, nous les avons invitées à accorder au personnel les plus grandes facilités sous ce rapport.

12. Etant donné l'état du marché de la main-d'œuvre, il a été décidé de ne pas procéder au *renvoi d'ouvriers à la journée* tel qu'il avait été prévu pour fin mai 1921, et de chercher à employer provisoirement tant bien que mal les ouvriers en surnombre, à des travaux destinés à la lutte contre le chômage ou autres.

En revanche, on s'est montré prudent en matière d'*engagements définitifs d'ouvriers permanents*, vu l'incertitude qui règne encore sur le développement que prendra le trafic.

b. Service des gares et conduite des trains.

1. Faisant droit à des pétitions qui nous avaient été adressées à ce sujet, nous avons décidé d'admettre comme *apprentis de gare* une soixantaine d'élèves diplômés des écoles de chemin de fer subventionnées par les chemins de fer fédéraux. En revanche, nous avons refusé d'accepter d'autres candidats, vu que nous avons déjà du personnel en surnombre.

2. Le 1^{er} avril 1921, il a été procédé à un *nouveau classement des gares, stations et bureaux de marchandises*. Pour base de cette répartition on a pris les résultats du trafic en 1918, 1919 et 1920 et les anciennes règles modifiées en 1919 (voir rapport de 1919, page 22, chiffre 2). Le recul du trafic a eu pour conséquence que 4 stations et 5 bureaux de marchandises seulement ont pu être promus, tandis que 96 gares, stations ou bureaux n'avaient plus le nombre de points nécessaire pour conserver leur ancien rang. En considération des circonstances, on ne déclassera toutefois les fonctionnaires que peu à peu à l'occasion de changements et en ménageant autant que possible les intérêts du personnel en cause.

3. La *commission désignée pour étudier les conditions de travail et de personnel dans les gares* a, au cours de l'exercice, fait porter son enquête sur 1 inspection de gare, 2 gares de 1^{re} classe, 6 gares de 2^e classe, 9 gares de 3^e classe, 21 stations de 1^{re} classe et un entrepôt. En raison des simplifications et modifications organiques ordonnées dans ces divers bureaux de marchandises, stations et gares, on a pu économiser 300 hommes, en chiffre rond, ainsi que de nombreux remplaçants et éviter de sérieuses dépenses dans le service des manœuvres. D'autres économies de personnel résultent du fait que dans les gares et stations qui n'ont pas encore été visitées, le service s'organise peu à peu et dans la mesure du possible d'après les principes appliqués par la commission. C'est à cette circonstance également et non seulement au recul du trafic qu'il faut attribuer la diminution du personnel dans le service des gares et la conduite des trains, malgré l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur la durée du travail. L'effectif de ce service qui, à fin juillet 1920, s'élevait à 18 789 unités n'était, à fin décembre 1920, plus que de 17 400, il avait donc diminué de 1400 unités, et à l'heure actuelle il y a encore bien du personnel en surnombre.

4. Les *promotions du personnel attaché au service des gares et à la conduite des trains* ont eu lieu le 1^{er} avril 1921 dans les limites des *prescriptions* uniformes sur l'*avancement* en vigueur à cette date. Comme ces prescriptions avaient été étendues à plusieurs reprises au cours des dernières années, il n'a pu être fait droit à une requête de l'office syndical de la Fédération des cheminots, requête dans laquelle étaient formulées à nouveau des demandes qui avaient déjà été repoussées précédemment.

c. Service de la traction et des ateliers.

1. Le budget de construction pour 1921 prévoyait l'acquisition du matériel roulant ci-après :

- 79 locomotives électriques (dont 2 pour le service des manœuvres);
- 4 automotrices;
- 3 locomotives à accumulateurs;
- 90 voitures;
- 350 wagons;
- 6 trucs transporteurs.

En outre, une somme de fr. 750 000 figurait au budget pour *l'achat de nouveaux wagons de chauffage* ou pour *l'installation du chauffage électrique* dans les locomotives et les voitures.

Des 79 locomotives, 47 avaient déjà été commandées en 1919 et en 1920, comme l'indiquait notre dernier rapport. Les trente locomotives de lignes et les deux locomotives de manœuvres, qui restaient à commander en 1921, l'ont été aux Ateliers de construction d'Oerlikon, à la S. A. Brown, Boveri & C^{ie}, à Baden, et aux ateliers de Sécheron, à Genève, pour la partie électrique, et à la Fabrique suisse de locomotives et de machines de Winterthour, pour la partie mécanique.

La construction des 4 automotrices a été confiée aux Ateliers de Sécheron à Genève et à la Fabrique suisse de Wagons S. A. Schlieren.

La commande des trois locomotives à accumulateurs pour le service des manœuvres n'a pas eu lieu en 1921, A la fin de l'exercice de 1921, les chemins de fer fédéraux disposaient de:

62 locomotives électriques de lignes,
6 locomotives à accumulateurs,
5 plates-formes à accumulateurs,
1 tracteur.

Il est probable qu'il nous sera encore livré 35 locomotives électriques de lignes en 1922.

Les 90 voitures et

350 wagons

avaient déjà été commandés en 1919 et en 1920. Comme nous n'en avons pas un besoin urgent, leur livraison a été renvoyée à l'année 1922.

Cinq *fourgons à bagages* de la série F^{II} ont été transformés en wagons de chauffage. En outre, nous avons ordonné d'installer *le chauffage électrique dans 24 voitures et 6 fourgons à bagages*.

Au lieu de 6 trucs transporteurs, il n'en a été acheté que 3 pour la ligne du Brunig.

2. Nous avons fait transformer la dernière locomotive de la série C^{5/6} en locomotive compound. Une locomotive de la série E^{c 3/4} sera transformée en locomotive de la série E^{c 3/5} d'un emploi plus avantageux sur les lignes de l'ancien chemin de fer de la vallée de la Töss. En outre, 10 locomotives de la série A^{3/5} seront munies de *surchauffeurs de vapeur système Schmidt*.

Nous avons conclu avec la Fabrique de locomotives et de machines, à Winterthour, une convention pour la *réparation et la transformation des chaudières d'une partie de nos locomotives à vapeur*, ces travaux n'ayant pu être exécutés tous à temps dans les ateliers des C. F. F. De plus, nous avons conclu avec les chemins de fer de l'Alsace et de la Lorraine une convention pour la *réparation de locomotives et de chaudières à vapeur* desdits chemins de fer dans nos ateliers de Zurich.

3. Nous avons fait transformer 10 fourgons à bagages de la série F^{3ü}, afin de pouvoir les utiliser pour le service international Paris-Trieste.

Nous avons, en outre, décidé de transformer 70 wagons ouverts de la série L⁵ en wagons couverts de la série O pour les transports de ciment.

4. Grâce à l'extension donnée en 1915 aux compétences du service de la traction et des ateliers pour l'achat centralisé de diverses matières, nous avons de nouveau réalisé en 1921, par ces commandes en gros, de sérieuses économies et obtenu d'autres avantages encore.

Nous avons fait les commandes suivantes de matières et d'objets divers:

Différentes pièces de rechange et pièces de freins pour locomotives électriques;	58 corps de roues à rayon et roues pleines;
16 prises de courant à pantographe;	1 140 bandages de roues;
80 tachymètres „Teloc“;	27 bourrelets pour locomotives électriques;
5 chaudières pour wagons de chauffage;	130 barres d'acier pour ressorts;
100 accouplements de chauffage pour locomotives électriques;	90 boîtes à graisse ou pièces de boîtes;
454 radiateurs pour le chauffage électrique;	120 ressorts divers;
92 équipements pour l'éclairage électrique des trains;	8 000 tubes bouilleurs, tubes surchauffeurs, et tubes de fumée;
93 poulies;	1 360 tubes en fer fondu, sans couture;
70 batteries d'éclairage;	14 900 viroles pour tubes bouilleurs;
161 paires de roues;	25 467 pièces diverses d'appareils de traction et de choc;
40 essieux porteurs, de tenders et de wagons;	320 roulements à billes;
	1 760 plaques en émail;
	1 400 t de sabots de frein et barreaux de grille;

174 t de tôles de fer diverses;	9 900 kg d'essence de térébenthine et de succédanés;
364 t de matériel de cuivre,	40 000 kg d'huile de lin;
200 kg de soudure de cuivre;	72 000 kg d'huile de colza et autres huiles de lampes;
4 000 kg d'antimoine;	5 200 kg d'huile à parquets;
1 000 kg de plomb;	7 000 kg de carboléum;
30 000 kg d'étain;	11 900 kg de désinfectants;
5 100 kg de laiton;	1 450 kg de suif;
650 000 kg de pétrole;	5 500 kg d'autres graisses et huiles;
66 000 kg de benzine;	160 t de coke de fonderie;
24 000 kg d'huile à brûler pour moteurs Diesel;	3 030 t d'anthracite et de briquettes ovoïdes pour le
18 000 kg d'huile pour dynamos;	chauffage des locaux;
4 000 kg d'huile pour perceuses;	60 t de charbon de bois;
20 000 kg d'huile pour enclenchements;	1 059 t de poix de houille.

En ce qui concerne l'achat de *combustible pour les locomotives*, voir chiffre 6.

5. Les ventes de *vieux matériaux* provenant des ateliers ont, au cours de l'exercice, produit la somme de frs. 305 200, chiffre rond.

6. Relativement à notre *ravitaillement en charbon*, nous avons l'honneur de vous donner les renseignements suivants:

a. Conformément à la convention mentionnée à page 28 de notre dernier rapport annuel, la Société coopérative suisse du charbon nous a encore livré d'importantes quantités de houille américaine et anglaise de décembre 1920 à mars 1921. La Société coopérative et la Confédération (arrêté fédéral du 15 avril 1921) ont versé aux C. F. F. pour les indemniser d'avoir accepté des quantités de charbon dépassant leurs besoins la somme de 11 millions 750 mille francs, dans laquelle est compris le droit dit de stockage. Mais cette indemnité n'a pas suffi à réduire sensiblement le prix moyen de nos stocks et c'est ainsi que, d'une manière générale, le combustible employé au cours de l'exercice nous a encore coûté très cher.

La Société coopérative suisse du charbon nous a livré en 1921 jusqu'à la mi-avril, date de son entrée en liquidation, 207 290 tonnes en chiffre rond dont sont déduites les quantités reprises après coup par elle. Après que la Coopérative eut placé les stocks qui lui restaient encore, l'importation en Suisse a peu à peu pu s'exercer de nouveau librement.

Pour couvrir les dépenses faites par la Confédération en vue d'abaisser le prix du charbon, il est perçu depuis le 2 mai 1921 un droit fédéral d'importation fixé provisoirement à fr. 5 par tonne de houille.

Les grandes livraisons que la Coopérative nous a faites ont entraîné pour les C. F. F. toutes sortes d'inconvénients et, par suite d'encombrement, il a fallu stocker en partie ce combustible sur des emplacements qui ne convenaient point à cet usage. Les stocks se composaient principalement de tout venant américain et anglais, il n'y avait, relativement, que peu de briquettes.

Dans ces conditions, on a fait le moins de commandes possible au cours de l'exercice et l'on s'est borné à compléter les quantités de briquettes pour faire face aux besoins de la consommation.

En 1921, les transports sur le Rhin ont encore été souvent difficiles. Comme en 1920, l'année a commencé par une période de hautes eaux. Mais la sécheresse persistante qui suivit fit baisser le niveau du fleuve même au delà des cotes des basses eaux de 1920. Etant donné, cependant, que le matériel roulant ne faisait pas sensiblement défaut, on a pu, lorsque la navigation était arrêtée, transporter des quantités importantes directement par chemin de fer.

Quant aux marchés, anciens ou nouveaux, passés par les chemins de fer fédéraux eux-mêmes, il y a lieu de noter les détails suivants.

b. Sur la commande faite en 1919 à la maison Staub & C^{ie}, de Zurich, il restait à livrer environ 14 250 t de houille américaine; elles l'ont été pendant les trois premiers mois de 1921.

c. Les livraisons restant à effectuer par la maison Chentrier & Dubi, de Paris, en vertu du marché conclu en novembre 1919, s'élevaient à 31 470 t, elles ont eu lieu au commencement de 1921. Les 9 mars et 16 août 1921, nous avons passé avec cette maison de nouveaux marchés portant l'un sur 24 000 t de briquettes et l'autre sur 48 000 t. L'exécution de ce dernier aura lieu en 1922.

d. Par suite d'entente avec l'usine de briquettes S. A. Dorénaz, à Vernayaz, celle-ci nous a livré, outre les 8 000 t environ formant le solde d'anciens marchés, 15 000 t de boulets (anthracite valaisan et poussier de houille étrangère mélangés).

e. Vers la fin de l'année, nous avons fait à la mine belge „Hasard“ la commande de 1 000 t de briquettes. La S. A. Usine de briquettes, à Winkeln (St-Gall) et S. A. Usine de briquettes, à Bâle, ont également reçu de petites commandes.

Comme précédemment, nous avons, en 1921, fait agglomérer, par quelques fabriques suisses de briquettes, des escarbilles avec du poussier étranger.

En résumé, voici quelles ont été, au total, les livraisons de combustible fossile que nous avons reçues, au cours de l'exercice, pour le chauffage des locomotives :

Belgique	910 tonnes
Sarre	— "
Ruhr	— "
Angleterre	129 248 "
Amérique	195 958 "
Charbon du pays et divers	61 335 "
Total	387 451 tonnes

Au commencement de 1921, *nos stocks de charbons* étaient, en chiffre rond, de 558 300 tonnes. Par suite des fortes livraisons de la Coopérative ce chiffre s'accrut encore, pendant les deux premiers mois de l'année et s'élevait à 717 358 tonnes, point culminant, le 5 mars. Dès lors il rétrograda et, à la fin de l'année, il était tombé à 464 423 t. Ce stock représente une valeur de 81 millions 700 mille francs environ.

7. A la demande du Département fédéral de l'intérieur, nous aurons à fournir, à titre d'essai, pour la période de chauffage de 1921 à 1922 du *combustible fossile aux diverses branches de l'administration fédérale*. Il ne s'agit, du reste, que de combustible dont nous recevons des arrivages réguliers pour le chauffage des locomotives.

8. Nous avons acheté une installation roulante de triage, système magnétique S. A. Krupp, Magdebourg, pour la *récupération du combustible utilisable dans les déchets de combustion* (scories).

9. Les *prescriptions sur le tableau d'avancement du personnel des locomotives* ont été revisées. Les *vacances des ouvriers des ateliers* ont également été l'objet d'une nouvelle réglementation dans le sens d'une augmentation des jours de congé pour lesquels il n'est pas opéré de retenues sur le salaire.

10. Il a été accordé *aux ouvriers des ateliers des augmentations de salaire dépassant le maximum ordinaire* pour un total annuel de fr. 54 800 en chiffre rond.

11. *L'effectif des ouvriers des ateliers, leur répartition par classes et le chiffre moyen du salaire* par heure au 1^{er} mai 1921 et au 1^{er} mai 1920 sont indiqués dans le tableau ci-contre.

Nombre et répartition par classes des ouvriers des ateliers, et salaires moyens par heure au 1^{er} mai 1921 et 1^{er} juin 1920.

Ateliers		Ouvriers classés				Ouvriers non classés	Apprentis	Nombre total des ouvriers et apprentis	Ouvriers ayant dépassé le maximum ordinaire					Salaire moyen par heure dans les trois classes				
		Nombre par classe de salaire							Nombre par classe de salaire					%	I	II	III	Total
		I	II	III	Total				I	II	III	Total			Ct.	Ct.	Ct.	Ct.
Yverdon	1921	299	119	117	535	2	21	558	183	106	39	328	61,30	87,00	78,93	61,32	79,59	
	1920	288	114	112	514	1	25	540	176	104	39	319	62,06	86,79	78,69	60,88	79,35	
Fribourg	1921	80	33	21	134	—	4	138	37	27	8	72	53,73	86,43	76,83	65,47	80,79	
	1920	74	33	22	129	—	6	135	37	27	11	75	58,11	86,70	76,82	63,11	80,15	
Bienne	1921	236	164	56	456	—	22	478	160	160	18	338	74,12	94,66	83,60	64,94	87,03	
	1920	217	169	44	430	—	22	452	161	154	23	338	78,60	95,57	81,86	67,20	87,28	
Olten	1921	458	294	103	855	10	98	963	295	264	55	614	71,81	92,46	81,63	65,96	85,54	
	1920	436	290	92	818	22	79	919	310	263	63	636	77,75	92,95	80,80	67,26	85,75	
Zurich	1921	497	158	149	804	15	37	856	319	121	51	491	61,06	92,26	80,26	66,72	85,17	
	1920	489	147	145	781	8	28	817	314	117	54	485	62,10	90,68	81,21	67,09	84,52	
Romanshorn	1921	44	14	13	71	12	2	85	28	10	6	44	61,97	89,13	74,82	63,61	81,64	
	1920	44	13	15	72	10	2	84	29	9	6	44	61,11	88,75	73,08	63,13	80,60	
Rorschach	1921	138	87	65	290	9	26	325	99	77	26	202	69,65	91,40	79,98	66,28	82,35	
	1920	126	84	53	263	12	23	298	100	74	33	207	78,71	90,90	79,60	68,40	82,76	
Coire	1921	145	108	24	277	14	9	300	111	80	10	201	72,56	91,88	76,47	67,97	83,80	
	1920	138	107	22	267	23	10	300	120	86	17	223	83,52	92,04	76,89	69,91	83,95	
Bellinzone	1921	359	115	101	575	6	36	617	236	99	45	380	66,08	90,04	77,96	64,16	83,08	
	1920	348	112	91	551	2	33	586	243	99	46	388	70,12	93,45	78,52	65,70	85,84	
Total et moyenne	1921	2256	1092	649	3997	68	255	4320	1468	944	258	2670	66,77	91,16	79,81	64,98	83,90	
	1920	2160	1069	596	3825	78	228	4131	1490	933	292	2715	70,98	91,48	79,81	65,73	84,21	

Les salaires par heure sont basés sur la journée de 8 heures (48 heures par semaine).

Si l'on admet, pour 1921, 305 journées de 8 heures, le revenu annuel d'un ouvrier des ateliers s'élève en moyenne:

a. à fr. 2 224.30 ($305 \times 8 \times 91,16$) pour la 1^{re} cl. de salaire,

b. " " 1 947.36 ($305 \times 8 \times 79,81$) " " II^e " " " " ,

c. " " 1 585.51 ($305 \times 8 \times 64,98$) " " III^e " " " " ,

à fr. 2 047.16 ($305 \times 8 \times 83,90$) soit, avec les allocations de renchérissement, à fr. 4 869.51 en moyenne totale pour 1921,

Pour ceux qui travaillent à la tâche, le revenu annuel est plus élevé.

à fr. 2 054.72 ($305 \times 8 \times 84,21$) soit, avec les allocations de renchérissement, à fr. 4 949.67 en moyenne totale pour 1920,

ainsi diminution du revenu annuel moyen = fr. 80,16, allocations de renchérissement comprises, par suite d'une augmentation des effectifs de 172 ouvriers à salaire minimum (rajeunissement du personnel ouvrier).

IV. Département des travaux.

a. Généralités.

1. Le poste d'*inspecteur principal des télégraphes*, devenu vacant le 1^{er} avril par suite de la mise du titulaire au bénéfice de la pension, n'a pas été repourvu. L'inspection principale des télégraphes a été supprimée comme service indépendant et rattachée à celui de l'ingénieur en chef de la voie, auquel a été donné un adjoint versé dans les questions d'électricité.

Les inspections des télégraphes des arrondissements seront, de même, supprimées et tant que services indépendants et incorporées aux services des ingénieurs en chef de la voie. Ce fusionnement a déjà été opéré aux I^{er}, IV^e et V^e arrondissements. Il est nécessaire à la simplification du service, attendu qu'après l'introduction de la traction électrique l'entretien des lignes de contact, des lignes de transport et des sous-stations qui ne relèvent pas d'usines appartenant au chemin de fer doit être attribué au service de la voie.

2. Nous avons encore réalisé d'autres *simplifications dans la Direction du service de la voie*, en renonçant à repourvoir trois postes d'ingénieurs de section dont les titulaires ont pris leur retraite. Par cette mesure, le nombre des sections a été réduit de huit à sept dans le I^{er} arrondissement, de six à cinq dans le III^e et de quatre à trois dans le IV^e.

3. Nous avons décidé de verser de nouveau, cette année, aux *garde-barrières femmes* qui, subvenant seules à l'entretien de leur ménage, n'ont pas d'autre revenu que le salaire que leur procure leur occupation au chemin de fer, le *supplément extraordinaire* qui leur avait été alloué pour le second semestre de 1920, jusqu'à concurrence de fr. 400 pour l'année entière.

4. Des *dessins-types*, tenant spécialement compte du profil d'espace libre à observer sur les parcours où fonctionne la traction électrique, ont été établis pour la fixation des *distances minima des garde-corps* dans les courbes et la disposition des *toitures de quai*.

5. Le Département fédéral des chemins de fer nous a transmis, pour rapport, un mémoire du Conseil de l'*Ecole polytechnique fédérale* concernant l'établissement de relations permanentes entre les représentants des sciences techniques de cet établissement et les chemins de fer suisses. Nous nous sommes déclarés disposés à remettre au principal de l'Ecole du génie civil les rapports, projets, dessins-types et prescriptions de construction d'une certaine importance. En outre, les professeurs de cette école seront appelés à participer à des essais et à des conférences, dans les cas qui pourront les intéresser.

6. Vu la loi sur la durée du travail du 6 mars 1920, nous avons mis en vigueur, le 1^{er} octobre, de nouvelles *prescriptions sur la durée du travail* des ouvriers du service d'entretien et du personnel du service de surveillance de la voie, du service d'entretien des lignes télégraphiques et téléphoniques, des lignes de contact et des ponts.

b. Travaux.

1. La situation s'est quelque peu améliorée, l'année dernière, dans l'industrie des constructions. Il est vrai que les salaires sont restés à peu près les mêmes, mais les prix de la plupart des matériaux ont baissé dans une mesure sensible. La crise économique n'ayant fait que s'accroître, et le trafic ayant diminué au point d'être bien inférieur à ce qu'il était avant la guerre, les installations existantes ont, d'une manière générale, suffi aux exigences. Si l'on s'en était tenu exclusivement aux besoins, on aurait pu restreindre notablement l'exécution des travaux. Mais en raison du chômage toujours croissant nous avons jugé à propos non seulement de poursuivre l'exécution des gros travaux en cours ou prêts à être mis en chantier, mais encore d'accorder, pour divers travaux destinés à la lutte contre le chômage, des crédits pour une somme dépassant de 3 millions de francs en chiffres ronds le montant des devis approuvés. Et afin de ne pas augmenter le nombre des chômeurs, nous avons en outre occupé à des ouvrages susceptibles d'être poursuivis pendant la mauvaise saison les ouvriers auxiliaires du service de la voie qui, les autres années, étaient licenciés pour l'hiver à cause de la suspension des travaux d'entretien.

Dans le but, également, d'atténuer le chômage croissant, les Chambres fédérales ont ouvert, par arrêté du 21 octobre 1921, un crédit extraordinaire de fr. 66 000 000 pour l'exécution de travaux par les administrations de la Confédération et les chemins de fer fédéraux. La part prévue pour ces derniers est de fr. 29 950 000. On a eu soin d'établir le programme de manière à répartir les travaux, autant que faire se pouvait, sur les diverses parties du pays selon le degré de gravité de la crise et à faire exécuter des ouvrages répondant réellement au but qu'on se proposait.

Les travaux à exécuter en vertu de cet arrêté fédéral se répartissent en deux catégories, savoir:

- a. travaux qui, de toute façon auraient dû être exécutés au cours des années prochaines;
- b. travaux qui, probablement, n'auraient pas encore été nécessaires au cours des années prochaines.

Ceux de la première catégorie sont subventionnés par la Confédération à raison de 15 %, et ceux de la seconde à raison de 30 %. A cela vient s'ajouter, pour l'une et l'autre catégorie, une subvention de 10 % pour diminution de rendement, à titre d'indemnité pour l'emploi d'ouvriers non exercés, qui produisent moins que des ouvriers expérimentés. Les travaux à exécuter ont été fixés et répartis entre ces deux catégories par le Conseil fédéral, sur proposition d'une commission nommée par lui et dans laquelle les chemins de fer fédéraux étaient aussi représentés. Le 7 novembre 1921, cette commission a dressé une première liste de ceux qui devaient être entrepris immédiatement. Le crédit prévu dans cette liste pour les chemins de fer fédéraux s'élève à fr. 15 838 900, dont fr. 5 174 600 sont à la charge de la caisse d'Etat fédérale, à titre de subvention pour l'exécution et pour diminution de rendement, et fr. 10 664 300 sont supportés par les chemins de fer fédéraux. Une deuxième liste était en préparation à la fin de l'exercice.

Notre budget ordinaire de construction pour 1921 prévoyait une dépense de fr. 119 830 940 pour travaux neufs et de parachèvement et pour entreprises accessoires. Ces prévisions ont été portées à fr. 120 630 940 par arrêté fédéral du 21 juin 1921, nous accordant un crédit supplémentaire de fr. 800 000 pour continuer la pose de la double voie de Rorschach à St^e-Marguerite. Les dépenses effectives de construction atteignent fr. 125 746 125.33, dépassant ainsi le budget de fr. 5 115 185.33. Ce surcroît de dépenses a sa source, d'une part, dans les „travaux de chômage“ entrepris pendant l'exercice et, d'autre part, dans certains travaux en cours importants dont la continuation a exigé des sommes plus élevées qu'on ne l'avait prévu. Il comprend aussi une somme de fr. 2 594 900 pour frais des travaux complémentaires exécutés, à la charge du compte de construction, dans le tunnel de base du Hauenstein.

2. Les travaux du *tunnel II du Simplon* ont été achevés vers la fin de l'année. La pose de la dernière clef de voûte a eu lieu le 4 décembre. La construction de cette galerie, commencée en décembre 1912, a donc duré assez exactement neuf ans. Les travaux ont été exécutés en régie, sous la direction de M. le Dr Rothpletz, ingénieur. Le décompte n'est pas encore arrêté, mais on peut, dès maintenant, constater que malgré les difficultés de tout genre nées de la guerre les prévisions établies en 1912 seront à peine dépassées. Le nouveau tunnel a été livré à l'exploitation le 7 janvier 1922, et l'on a suspendu le service dans la partie sud de la galerie I, de la station centrale à Iselle, afin de réparer les parties de la maçonnerie endommagées pendant la construction de la galerie II.

Rappelons à ce propos que l'Italie a pris, dans la convention du 16 mai 1903 réglant le transfert, à la Confédération, de la concession du Gouvernement italien à la compagnie Jura-Simplon pour la construction et l'exploitation du chemin de fer du Simplon, l'engagement d'établir la seconde voie sur le parcours Iselle—Domodossola, exploité par les chemins de fer fédéraux, en même temps que se construirait le tunnel II. Pendant la guerre, il n'a pas été possible aux chemins de fer italiens de l'Etat d'exécuter entièrement cet engagement. Cependant, la seconde voie a pu être mise en exploitation pendant l'exercice entre les stations de Varzo et Preglia, en sorte qu'il ne reste plus à l'établir que sur le tronçon de ligne Iselle—Varzo.

3. La *double voie* a été mise en service:

le 22 mai entre les stations de Kiesen et Uttigen,
" 31 " " " " d'Eclépens et Chavornay, et
" 1^{er} novembre entre cette dernière station et Ependes.

Elle est ainsi posée sur toute la ligne de Berne à Thoune.

Du fait de la mise en exploitation de ces nouveaux tronçons, la longueur totale des parcours à double voie s'est accrue de 908 km en 1920 à 922 km, représentant le 30 % de la longueur d'exploitation du réseau entier.

On a travaillé en outre, pendant l'exercice, à la pose de la double voie sur les parcours Brigue—Iselle, Bienne—Mâche, Thalwil—Richterswil, Rorschach—Rheineck et Giubiasco—Al Sasso.

4. Des *travaux de transformation et d'agrandissement*, nécessités soit par la pose de la double voie, soit par d'autres raisons, ont été exécutés à un certain nombre de gares et de stations. Parmi celles où ces travaux ont été entièrement ou à peu près terminés pendant l'année, nous citerons les gares de Schlieren et Bellinzona et les stations de Corcelles-Cormondrèche, Luterbach, Göschenen et Airolo.

De mêmes travaux sont en cours à Nyon, Romont, Thoune, Bienne, Thalwil, Oberrieden, Au (Zurich), Chiasso et Hergiswil.

5. De nouveaux *appareils pour la manœuvre centrale* des aiguilles et des signaux ont été installés à Bienne, gare de triage, Luterbach, Altstetten (Zurich), Schlieren, Bruggen et Osogna. Ceux des stations de Martigny, Chiètres, Rheineck, Erstfeld et Airolo ont été complétés. Le premier appareil de manœuvre électrique est en construction à Göschenen. L'établissement du block-system a été poursuivi sur le parcours de montagne de la ligne du St-Gothard. On a continué également l'installation de l'éclairage électrique des signaux de voie. Les signaux d'aiguilles de quelques gares et stations ont été pourvus de ce même mode d'éclairage, ce qui permet des économies de personnel.

Enfin, on a poursuivi la substitution de l'éclairage électrique à l'éclairage du gaz et au pétrole des stations.

6. Ainsi que vous le savez par nos précédents rapports, le grand poids des locomotives électriques oblige à *renforcer ou reconstruire* de nombreux *ponts*.

Ce travail a été entrepris dans le I^{er} arrondissement. Outre divers petits ouvrages de ce genre, on reconstruit les ponts sur le Rhône à Loèche, Riddes et Massongex et celui de la Viège. Le viaduc métallique de la Paudèze sera reconstruit en maçonnerie. La gare de Vevey, les ponts en fer existant encore sur la Veveyse seront, de même, remplacés par des voûtes de pierre.

Dans le II^e arrondissement, on a entrepris la reconstruction du pont sur la Frenke, près de Liestal, ainsi que les travaux préparatoires en vue de la reconstruction de celui de la petite Emme, près d'Emmenbrücke. Une fois ces deux ouvrages terminés rien ne fera plus obstacle, en ce qui concerne les ponts, à l'installation de la traction électrique sur la ligne Lucerne—Olten—Bâle.

Dans le III^e arrondissement, les renforcements de ponts sont achevés sur les parcours Arth-Goldau—Zoug, Lucerne—Zoug et Zoug—Zurich. Il ne reste plus que quelques travaux à exécuter, à la gare de Zurich, aux ponts sur la Sihl et la Langstrasse.

Enfin, dans le V^e arrondissement, les renforcements de ponts entrepris conjointement avec l'installation de la traction électrique sont entièrement terminés sur le parcours de montagne Erstfeld—Bellinzona de la ligne du St-Gothard et sur le parcours Bellinzona—Chiasso. Sur le tronçon Giubiasco—Al Sasso, on a profité de la pose de la double voie pour remplacer les ponts métalliques par des ouvrages en maçonnerie; seul le pont de la Morobbia a dû être reconstruit en fer, à cause de sa hauteur trop faible. Au nord d'Erstfeld, la mise en état des ponts a été poussée jusqu'à Arth-Goldau. Ce travail sera prochainement entrepris entre cette gare et Lucerne.

c. Entretien de la voie.

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

d. Electrification.

1. Nous avons élaboré des *prescriptions provisoires sur la fourniture d'énergie* à des services et à des tiers dans le rayon de la traction électrique, ainsi que sur la manière de la facturer.

2. Nous avons édicté, pour le V^e arrondissement, des *prescriptions sur l'organisation du service d'entretien* de la ligne de contact, des lignes de transport et des sous-stations.

3. Nous avons conclu avec la Société suisse pour le transport et la distribution d'électricité une convention pour la construction et l'exploitation d'une *canalisation de transport d'énergie Amsteg—Steinen—Immensee*. C'est nous qui sommes les maîtres de l'ouvrage, tandis que ladite société s'est chargée de la direction et de l'exécution des travaux. La canalisation se compose de huit conducteurs pour l'exploitation du chemin de fer et de trois pour le service de la société.

4. Nous avons conclu un nouveau contrat avec la S. A. des Forces motrices bernoises au sujet de la *fourniture de l'énergie* nécessaire à l'exploitation du tronçon Scherzligen—Thoune—Berne.

5. Nous avons passé *deux conventions* avec la Direction du chemin de fer de *Martigny au Châtelard*, savoir:

a. au sujet des dispositions à prendre en vue du *transport des matériaux* destinés à la construction des usines de Barberine et de Vernayaz;

b. en ce qui concerne la construction et l'exploitation de deux *voies étroites de raccordement* entre la centrale de l'usine de Barberine et la station de Châtelard-Village.

6. Nous avons conclu une *convention avec les Usines hydro-électriques G. Stächelín*, à Vernayaz, au sujet de l'exécution de nos engagements envers la commune de Finhaut qui découlent de l'art. 14 de la concession du 20 juillet 1917 portant utilisation des forces de la Barberine et de l'Eau noire. Ces usines se chargent, à notre place, de fournir l'énergie à ladite commune.

7. Travaux.

Tronçon Erstfeld-Bellinzona.

A. Usine de Ritom.

Cette usine a fourni, pendant l'exercice, 20 000 000 kWh. Nous avons deux dérangements de quelque importance à mentionner. Le 27 juin, par suite d'un fort orage, la conduite forcée a été subitement fermée par les vannes automatiques, interrompant le fonctionnement de l'usine durant 45 minutes. Le 7 septembre, la fourniture du courant dans la direction du sud a de même été interrompue durant deux heures et 6 minutes, à cause d'une avarie de canalisation à la station de Lavorgo. Le niveau de l'eau du lac était à fin décembre à 3.50 m au dessous de la couronne du déversoir, en sorte que l'on disposait encore de 22 000 000 m³ d'eau environ. Il ne s'est pas produit, de toute l'année, de pertes d'eau par suite de débordement. Quelques travaux ont encore été faits pour protéger la conduite forcée contre les chutes de pierres et les avalanches. On a en outre apporté, dans la centrale, quelques perfectionnements aux appareils de protection des câbles de transport contre les surtensions.

B. Usine d'Amsteg.

Le barrage du Pfaffensprung a été achevé et l'excavation de la galerie d'amenée, de 7 km, est terminée. Les épreuves de pression et d'étanchéité opérées dans la galerie, ont démontré que, sur une longueur de 5 km, un revêtement ordinaire en béton sera suffisant, tandis que dans le reste de la galerie on devra construire un profil circulaire renforcé, presque tout du long, d'une armature métallique. Cette armature sera fixée à l'intrados de la galerie par des injections de ciment. Le montage des deux tubes de la conduite forcée et du revêtement en tôle du château d'eau est à peu près terminé et le gros œuvre de la centrale, du pavillon de distribution et du bâtiment des transformateurs est achevé. Deux groupes de machines sont montés et l'on travaille à l'installation des trois autres. L'un des transformateurs est prêt à fonctionner; on travaille encore au montage de deux autres et des pièces du tableau de distribution qui s'y rapportent. Le canal de fuite est à peu près terminé; il ne reste plus que quelques travaux de crépissage à exécuter. Trois maisons d'habitation de service, comprenant au total 14 appartements, sont à la disposition du personnel de l'usine. Le projet d'adduction des eaux du Kærstelenbach et de l'Etzlibach à l'usine d'Amsteg est élaboré. Il prévoit l'établissement de prises d'eau près de Hinterbristen, en amont du confluent des deux torrents. Une galerie à ciel ouvert d'environ 2,8 km conduira les eaux réunies jusqu'au château d'eau existant, au-dessus d'Amsteg. La conduite forcée sera complétée d'un troisième tube et un groupe de machines supplémentaire sera monté à la centrale. Cette extension de l'usine est nécessaire si l'on veut qu'elle puisse alimenter en énergie la ligne Lucerne—Olten—Bâle en plus de celle du St-Gothard.

Usine auxiliaire de Gæschenen.

Nous avons opéré des transformations à l'usine hydro-électrique de la Gotthardreuss, près de Gæschenen, qui servait précédemment à actionner le ventilateur du grand tunnel, de manière que l'énergie produite par elle puisse être livrée aux lignes d'alimentation sous forme de courant alternatif monophasé. Lors des essais auxquels il a été procédé, on a constaté des fuites aux joints de l'ancienne conduite forcée; les réparations nécessaires ont, par conséquent, été exécutées.

Sous-stations.

La sous-station de Giornico a été mise en service. Celle de Giubiasco est prête à fonctionner.

Lignes de contact.

La ligne de contact est entièrement montée. On a posé, pendant l'année, les câbles à haute tension de Gæschenen à Amsteg. Deux des quatre câbles du tunnel du St-Gothard se sont révélés défectueux et ont dû être remplacés aux frais du fournisseur.

b. Tronçon Bellinzzone—Chiasso.

Les câbles pour courant faible ont été posés, ainsi que les câbles sélecteurs, les câbles de commande et les câbles accessoires. On a également achevé le montage de la ligne de contact en pleine voie et dans les stations, de même que des lignes d'alimentation et des lignes transitantes. Les câbles d'alimentation ont été posés dans les tunnels. La sous-station de Melide est à peu près achevée.

c. Tronçon Erstfeld—Lucerne.

Sur le parcours d'Erstfeld à Flüelen, les câbles pour courant faible et les câbles accessoires sont posés, et les travaux préparatoires ont été exécutés pour la pose des câbles d'alimentation dans les tunnels. On a terminé le montage de la ligne de contact, ainsi que des lignes d'alimentation et des lignes transitantes entre Arth-Goldau et Erstfeld. On a travaillé en outre au montage de la ligne de contact sur le parcours Lucerne—Arth-Goldau, à l'établissement de fondations des postes d'interrupteurs, ainsi qu'au montage de la ligne Amsteg—Immensee commune aux C.F.F. et à la Société suisse pour le transport et la distribution d'électricité, et l'on a exécuté des travaux d'étanchement de la voûte des tunnels sur les parcours Brunnen—Flüelen et Lucerne—Sentimatt. Le montage des installations électriques de la sous-station de Steinen a été poursuivi. La maison d'habitation pour le personnel est terminée.

d. Tronçons Arth-Goldau—Zurich et Zoug—Lucerne.

Les travaux d'étanchement et d'abaissement des voies sont achevés dans les tunnels. On a travaillé au montage des supports et à la pose des mâts. En outre, on a entrepris la construction du bâtiment de la sous-station de Sihlbrugg et de la maison d'habitation pour le personnel.

e. Tronçon Sion—Lausanne.

On a exécuté les fondations des mâts le long de la pleine voie et piqueté le tracé définitif de la canalisation de transport Puidoux—Villeneuve—Vernayaz.

Usine de Barberine.

Les travaux de creusage pour les fondations du barrage ont pu, grâce au beau temps, être poursuivis jusqu'à la fin de l'année, en sorte que les travaux en béton pourront être entrepris au mois de juin prochain. La partie inférieure de la galerie d'amenée, située entre Emosson et le château d'eau, a été percée à la fin

Frais d'installation de la traction électrique de 1907 à 1921.

Installation de la traction électrique	Dépenses en 1921			Dépenses totales jusqu'à fin 1921			
	Compte de construction	Compte d'exploitation	Total	Compte Travaux en cours d'exécution	Dépenses de para-chèvement imputables sur le compte d'exploit.	Dépenses portées au compte de construction	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Généralités:							
Levés de plans et études de projets . . .	561 181.35	—	561 181.35	—	576.50	1 989 362.98	1 989 939.48
2. Acquisition de forces hydrauliques:							
a. Bassin de la Reuss (canton d'Uri) . . .	—	\$ 72 500.—	72 500.—	265 704.75\$	864 500.—	—	1 130 204.75
b. Haute Levantine (canton du Tessin)* . .	—	—	—	314 205.05\$	1 116 250.—	—	1 430 455.05
c. Forces hydrauliques du Rhône entre Fiesch et Moerel . . .	—	\$ 40 000.—	40 000.—	—	\$ 226 111.10	130 586.85	356 697.95
d. Forces hydrauliques de la Binna . . .	—	\$ 5 140.—	5 140.—	—	\$ 33 495.65	45 023.15	78 518.80
e. Barberine, Eau-Noire et Trient . . .	3 000.—	\$ 14 500.—	17 500.—	399 903.85\$	56 914.—	—	456 817.85
f. Lac de Lucendro . . .	—	—	—	550.—	—	—	550.—
g. Usine de l'Etzel . . .	—	—	—	220 000.—	—	—	220 000.—
h. Forces hydrauliques de l'Aar entre Aarau et Wildegg . . .	—	—	—	261 500.—	—	—	261 500.—
3. Equipement électrique des lignes:							
a. Erstfeld—Bellinzone . . .	7 424 523.32	150 938.10	7 575 461.42	50 293 075.43	484 410.57	—	50 777 486.—
b. Bellinzzone—Chiasso . . .	6 511 219.83	156 722.08	6 667 941.91	10 296 976.16	192 782.63	—	10 489 758.79
c. Erstfeld—Lucerne et Immensee—Rothkreuz . . .	8 640 433.37	85 342.83	8 725 776.20	12 502 653.74	111 486.68	—	12 614 140.42
d. Arth-Goldau—Zurich et Zoug—Lucerne . .	3 426 632.—	84 977.55	3 511 609.55	4 084 899.98	84 977.55	—	4 169 877.53
e. Brigue—Sion . . .	822 177.80	—	822 177.80	—	231 614.85	5 481 491.17	5 713 106.02
f. Sion—Lausanne . . .	1 934 596.21	6 140.55	1 940 736.76	2 128 178.86	6 140.55	—	2 134 319.41
g. Seherzigen—Bern . . .	45 674.41	6 505.85	52 180.26	—	371 714.16	6 333 530.66	6 705 244.82
h. Lucerne—Olten—Bâle . . .	53 025.90	—	53 025.90	205 689.65	479.55	—	206 169.20
i. Steinen—Rapperswil, ligne de contact . .	—	—	—	18 126.95	—	—	18 126.95
4. Construction d'usines, etc.:							
a. Transformation de l'usine de Brigue . .	—	—	—	—	—	1 825 146.13	1 825 146.13
b. Usine d'Amsteg . . .	11 289 007.—	—	11 289 007.—	32 430 655.53	—	—	32 430 655.53
c. Usine auxiliaire de Geschenen . . .	315 943.80	—	315 943.80	315 943.80	—	—	315 943.80
d. Usine de Rîtom . . .	1 011 724.50	—	1 011 724.50	21 867 587.86	1 450.70	—	21 869 038.56
e. Usine de Barberine . . .	8 789 872.98	—	8 789 872.98	16 139 507.29	—	—	16 139 507.29
f. Usine de Rapperswil . . .	130 651.46	—	130 651.46	723 225.52	—	—	723 225.52
g. Usine de l'Etzel . . .	36 566.95	—	36 566.95	36 566.95	—	—	36 566.95
5. Travaux d'extension, etc.:							
a. Ateliers de Bellinzzone . . .	427 033.69	—	427 033.69	2 748 968.14	21 905.—	—	2 770 873.14
b. Dépôts d'Erstfeld—Bellinzzone . . .	121 490.55	30 695.15	152 185.70	220 094.60	34 410.35	—	254 504.95
c. Agrandissement de la remise aux locomotives de Zoug . . .	11 311.90	1 332.30	12 644.20	11 311.90	1 332.30	—	12 644.20
d. Gare de Berne-Weiermannshaus, câble à courant faible . . .	91 735.07	5 547.45	97 282.52	123 492.72	5 547.45	—	129 040.17
e. Essais d'éclisses électriques . . .	—	—	—	304.20	—	—	304.20
Total	51 647 802.09	660 341.86	52 308 143.95	155 609 122.93	3 846 099.59	15 805 140.94	175 260 363.46

§ Redevances annuelles.
* A partir du 1^{er} janvier 1921 cette redevance d'eau est portée au compte d'exploitation de l'usine de Rîtom.

d'octobre; les travaux ont été poursuivis sur le tronçon qui va de la prise d'eau à Emosson; il restait encore, à la fin de l'année, 120 m à abattre. L'excavation du château d'eau est terminée. Le funiculaire qui longe la conduite forcée a été mis en service au mois de juin. Les travaux d'infrastructure de la conduite forcée ont été achevés, à l'exception de la partie supérieure des points d'ancrage. Le gros œuvre de la halle des machines et d'une grande partie du pavillon de distribution et des transformateurs est également achevé. L'exploitation régulière du chemin de fer Martigny—Châtelard est suspendue depuis le 31 octobre, mais des transports de matériaux ont cependant été effectués jusqu'au commencement de décembre.

Nous donnons à la page précédente le relevé des dépenses de construction occasionnées par l'installation de la traction électrique jusqu'à fin 1920.

e. Administration du matériel de la voie.

1. La vente des vieux matériaux de superstructure a produit au cours de l'exercice la somme de fr. 1 210 534. 60.

Les matériaux *usagés* propres à la construction de raccordements privés ont été relativement peu demandés. La forte baisse du *vieux fer* et du *vieil acier* s'est fait sentir durant toute l'année sur la vente du matériel de voie devenu inutilisable. L'industrie suisse qui, depuis le début de la guerre, s'était opposée à l'exportation des vieux rails, n'a pas été en mesure de nous acheter nos importants stocks de rails de rebut. Elle disposait déjà de très forts approvisionnements dont elle n'avait pas l'emploi, en raison de la crise. D'autre part, les conditions du change et les droits d'exportation élevés (fr. 20 la tonne depuis le 1^{er} juillet) ont fait obstacle à la vente du vieux matériel à des prix raisonnables. Nous avons cependant réussi à placer en Italie, dans le courant de l'année, une certaine quantité de *fer fondu*.

2. La fourniture des traverses de bois nécessaires pour l'année 1922 a été adjugée exclusivement à des maisons suisses, pour une somme totale de fr. 640 125. Les offres ont dépassé nos besoins dans une forte proportion.

Nous avons de nouveau reçu de très nombreuses offres de l'étranger, notamment d'Allemagne, d'Autriche, de Hongrie et de Yougoslavie. Mais indépendamment du fait qu'une partie d'entre elles étaient formulées de façon très peu précise, nous n'avons pas pu les prendre en considération pour d'autres motifs encore: ainsi que nous venons de le relever, les soumissions indigènes ont de beaucoup dépassé nos besoins et, d'autre part, en présence du chômage considérable dont souffrait l'industrie suisse du bois, il ne nous a pas paru opportun de nous procurer des traverses à l'étranger.

3. Nous avons ouvert, au mois de juillet, une soumission pour la fourniture des rails pleins, rails pour lames d'aiguilles et traverses métalliques dont nous aurions besoin en 1922. En raison du manque d'occupation dont une partie de l'industrie sidérurgique française souffrait à cette époque, nous avons reçu des offres relativement très avantageuses. Nous avons par conséquent passé avec MM. les Petits-Fils de François de Wendel & Cie, à Hayange, représentés par leurs agents généraux pour la Suisse, MM. Demierre & Cie, à Genève, un marché portant adjudication de 15 800 tonnes du matériel en question. Cette quantité nous suffira non seulement pour 1922, mais probablement aussi pour 1923.

4. Nous avons commandé une partie des attaches de rails pour 1921 aux usines L. de Roll, à Gerlafingen, pour la somme de fr. 698 190. Le marché a été conclu sous la réserve qu'en cas de nouvelle baisse du fer une réduction convenable interviendrait sur le prix des divers articles. Les usines L. de Roll ont loyalement appliqué cette clause en abaissant les prix deux fois de suite, le 1^{er} avril et le 10 mai, dans une mesure qui représente au total une somme de fr. 207 000.

Les attaches de rails pour 1922 ont été adjugées, à la suite d'une soumission publique, à vingt maisons suisses pour une somme totale de fr. 759 807.

5. Les produits mi-fabriqués nécessaires en 1922 pour la confection de pièces de branchements et croisements ont été commandés à deux maisons suisses et une maison étrangère pour le prix total de fr. 17 102.

La confection des changements et croisements pour 1922 a été confiée, pour 1922, à quatre fabriques suisses pour une somme de fr. 350 995.

Lors de l'adjudication des changements, croisements et attaches de rails, nous avons dû tenir compte de la crise qui sévit dans l'industrie métallurgique, aussi avons-nous fait des commandes dépassant nos besoins réels. Nous avons reçu des offres de maisons, qui en temps normal, soumissionnaient rarement des commandes de ce genre.

6. Nous donnons ci-après un aperçu du *matériel de superstructure* acquis au cours de l'exercice :

Traverses en bois :

a. Traverses ordinaires :

chêne	24 450 pièces
hêtre	16 583 "
mélèze	4 976 "
pin	6 219 "
Total	<u>52 228 pièces</u>

b. Traverses pour branchements et ponts :

Traverses de chêne pour branchements	543 m ³
Traverses de hêtre pour branchements	51 "
Traverses de chêne pour ponts	227 "
Traverses de mélèze pour ponts	27 "
Total	<u>845 m³</u>

c. Matière d'imprégnation :

Créosote	<u>442 tonnes</u>
--------------------	-------------------

Il a été imprégné :

1. à la *créosote* :

Traverses ordinaires	46 819 pièces	
Traverses pour branchements et ponts		331 m ³

2. au moyen de *matières diluées dans de l'eau* (chlorure de zinc, bellit et triolith) :

Traverses ordinaires	42 748 "	
Traverses pour branchements et ponts		1 028 "
Total	<u>89 567 pièces</u>	<u>1 359 m³</u>

II. Traverses métalliques :

Traverses pour changements, C. F. F. I	<u>3 091 pièces = 264 tonnes</u>
--	----------------------------------

III. Rails en acier Thomas :

Type C. F. F. I, de 45,9 kg par mètre	2 770 tonnes
" C. F. F. II, " 48,9 " " "	1 017 "
" C. F. F. V, " 36,0 " " "	229 "
Total	<u>4 016 tonnes</u>

IV. Attaches de rails :

Eclisses, selles, boulons, tirefonds, etc.	<u>1 927 tonnes</u>
--	---------------------

V. Pièces de branchements :

Rails pleins pour lames d'aiguilles	106 tonnes
Plaques en tôle pour branchements et croisements	404 "
Pointes de cœur en acier pour croisements	35 "
Câles en fonte pour branchements et croisements	17 "
Cornières pour contre-rails	44 "
Câles de talons pour branchements	27 "
Câles en acier dur pour croisements	200 pièces
Changements simples	557 "
Croisements en rails	492 "
Boîtes de mouvements pour branchements	100 "
Contre-rails	617 "

VI. Appareils de manœuvre centrale des aiguilles et signaux.

Pièces diverses	68 tonnes
---------------------------	-----------

V. Département du contentieux.

a. Généralités.

1. L'année 1921 a vu aboutir la *revision générale* des dispositions concernant l'assurance de notre personnel contre l'invalidité, le décès et la maladie, assurance que régissaient jusqu'alors :

a. pour les fonctionnaires et employés à poste fixe :

les statuts de la caisse de pensions et de secours du 19 octobre 1906 et leurs cinq suppléments des 9 mars 1908, 1^{er} mai 1914, 20 novembre 1917, 8 octobre 1918 et 27 novembre 1920,

la décision du Conseil d'administration concernant l'octroi de pensions de retraite aux directeurs, fonctionnaires et employés à poste fixe qui ne sont pas au bénéfice de l'assurance complète de la caisse de pensions et de secours, du 16 juillet 1919,

en outre les prescriptions provisoires en faveur des fonctionnaires et employés mis au bénéfice de la pension, conformément aux statuts de la caisse de pensions et de secours, à partir du 1^{er} janvier 1918 jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les traitements, du 25 octobre 1918;

b. pour les ouvriers :

la décision du Conseil d'administration du 23 avril 1903 concernant les ouvriers invalides,

les statuts de l'assurance-invalidité et décès des ouvriers, du 20 novembre 1917.

Toutes ces dispositions sont désormais remplacées par les statuts de la caisse de pensions et de secours du personnel des chemins de fer fédéraux et les statuts de la caisse d'assurance en cas de maladie pour le personnel des chemins de fer fédéraux, approuvés tous deux par le Conseil d'administration dans sa séance du 31 août 1921.

La revision de l'assurance-invalidité et décès s'est faite sur la base du principe que nos anciennes institutions d'assurance, auxquelles le personnel avait versé des contributions dès le début, devaient être complétées de manière qu'elles offrissent aux assurés les mêmes avantages que ceux garantis au personnel de l'administration générale de la Confédération par la caisse récemment créée à teneur de la loi fédérale du 30 septembre 1919 et des statuts approuvés par les Chambres fédérales. Cette revision a eu pour effet d'augmenter considérablement les charges financières de notre caisse de pensions et de secours, en raison spécialement du fait :

que les ouvriers ont été admis dans la caisse avec le bénéfice de toutes leurs années de service,

que les bases servant au calcul des pensions de veuves et d'orphelins ont été modifiées dans le sens d'une augmentation de ces pensions,

que l'on a procédé à une revision de toutes les pensions en cours.

D'après une estimation provisoire faite sur la base d'un taux de 5 % :

a. la valeur actuelle des dépenses futures de la nouvelle assurance des ouvriers, que les recettes futures (contribution de l'administration et des assurés) ne suffisent pas à couvrir est de	fr. 59 000 000
b. celle du surcroît de dépenses résultant de la revision des pensions de	„ 65 000 000
c. celle des charges nouvelles découlant des statuts	„ 20 000 000
	Total fr. 144 000 000

En plus de cela, la caisse de pensions et de secours devra, chaque année, faire une dépense de fr. 1 300 000 à fr. 1 500 000 pour indemnités de chômage aux ouvriers, mais la caisse de l'exploitation sera soulagée, il est vrai, d'une dépense sensiblement pareille (contributions versées jusqu'ici à la caisse des malades et allocations de renchérissement payées aux ouvriers en cas de maladie).

Il y a lieu de relever toutefois que la dépense résultant de la revision des statuts n'est représentée dans le chiffre ci-dessus de fr. 144 000 000 que par fr. 95 000 000; le solde, soit fr. 49 000 000, correspond à une charge qui incombait jusqu'ici au compte d'exploitation et qui sera assumée désormais par la caisse de pensions; le compte d'exploitation va se trouver notamment allégé des dépenses (valeur actuelle) ci-après :

contributions à l'assurance-invalidité et décès des ouvriers	fr. 12 000 000
allocations de renchérissement aux pensionnaires et prestations à faire conformément aux prescriptions provisoires rappelées plus haut	„ 37 000 000
	Total fr. 49 000 000

La question s'est posée de savoir comment il y avait lieu de combler le déficit technique de la caisse de pensions et de secours, c'est-à-dire trouver la somme dont la caisse a besoin, en plus de ses réserves actuelles et des recettes futures présumées découlant des statuts, pour assurer le service de ses prestations futures au personnel actuellement pensionné et assuré, ainsi qu'aux survivants de ce personnel. A teneur du système appliqué jusqu'ici, soit celui des réserves mathématiques, les chemins de fer fédéraux auraient dû inscrire dans leurs comptes de profits et pertes une dépense permettant d'amortir la somme en question en 60 ans.

Mais les comptes de profits et pertes de notre entreprise accusent ces dernières années, à la suite de la crise qu'a fait surgir la guerre, d'importants déficits; bien des années s'écouleront sans doute avant qu'ils aient retrouvé leur équilibre. L'amortissement du nouveau déficit mis à part, l'administration a vu s'augmenter dans une mesure considérable, parallèlement à l'accroissement des salaires entrant en ligne de compte, les contributions que les statuts lui imposent de verser à la caisse de pensions, contributions qui gagneront encore en importance ces prochaines années, la prestation annuelle des chemins de fer fédéraux qui est actuellement de 7 %, devant être majorée de 1 % par année jusqu'à concurrence de 11 %.

Il résulte, d'autre part, des comptes présentés jusqu'ici par la caisse de pensions et de secours que les recettes de la caisse sont très sensiblement supérieures à ses dépenses; c'est ainsi que de 1907 à 1921 les réserves ont passé de 59 à 218,5 millions; pendant de nombreuses années encore, les recettes l'emporteront certainement sur les dépenses, ce qui aura pour conséquence d'augmenter encore les réserves.

Tenant compte de ces différentes considérations nous nous sommes arrêtés à la solution que voici:

L'administration des chemins de fer fédéraux verse à la caisse de pensions et de secours ses contributions statutaires et, comme elle l'a fait jusqu'à présent, une quote d'amortissement de fr. 1 500 000. Elle renonce à amortir dans une plus forte mesure la valeur actuelle des prestations futures. Le jour où les recettes annuelles de la caisse, c'est-à-dire les contributions statutaires de l'administration et des assurés, ainsi que les intérêts des réserves ne suffiront plus à faire face aux dépenses, le compte de profits et pertes des chemins de fer fédéraux interviendra pour combler le déficit.

Par décision du 22 novembre 1921, en même temps que vous avez adopté les nouveaux statuts, vous avez consenti à ce que la solution par nous proposée fût appliquée jusqu'à nouvel avis. Vous avez réservé votre décision définitive pour le moment où la situation financière de notre entreprise pourrait être jugée de façon quelque peu certaine.

Il y a lieu de remarquer en outre qu'une estimation exacte des valeurs actuelles des dépenses et des recettes futures de la caisse de pensions et de secours ne pourra être faite que lorsqu'il sera possible de dresser le bilan et le compte de profits et pertes en se servant des nouvelles bases techniques. Une diminution, d'autre part, des allocations principales de renchérissement et par là même des salaires assurés aurait pour effet de provoquer immédiatement un allègement des charges des chemins de fer fédéraux (diminution des contributions annuelles) et de celles de la caisse (diminution des réserves nécessaires).

La revision des statuts et la question du système de couverture ont fait l'objet de deux rapports circonstanciés que nous avons adressés à notre Conseil d'administration, le 4 juillet et le 14 septembre 1921.

L'assurance-maladie n'était accessible jusqu'ici qu'aux ouvriers; ceux-ci ayant été admis à faire partie de la caisse de pensions et de secours qui leur paie des indemnités de chômage en cas de maladie, la caisse des malades n'assure plus maintenant, règle générale, que les soins médicaux et pharmaceutiques, mais elle est par contre ouverte, en cette forme restreinte, aux fonctionnaires et employés. Comme cette assurance doit se suffire à elle-même grâce aux contributions des assurés, elle n'occasionne aux chemins de fer fédéraux pas d'autres frais que ceux de son administration, à moins qu'elle n'accuse des déficits annuels, ce qui arriverait à sa productrice, si les contributions à verser par les assurés, telles qu'elles ont été fixées par la Direction générale, ne suffisaient pas à couvrir les dépenses. Seuls les ouvriers occupés de jours temporaires, qui ne peuvent être inscrits à la caisse de pensions et de secours, sont assurés à la caisse-maladie en même temps pour une indemnité de chômage et pour les soins médicaux et pharmaceutiques. Ils paient une cotisation annuelle égale au 3 % de leur salaire assuré; les chemins de fer fédéraux prennent chaque année à leur charge la somme qui manque à la caisse pour assurer le service de ses prestations, somme qui peut être évaluée à 70—80 000 francs.

Les statuts de la caisse des malades et le règlement d'administration de celle-ci ont été approuvés, en votre nom, par l'office fédéral des assurances sociales le 10 novembre 1921.

2. En approuvant notre budget, les Chambres fédérales nous ont permis de consacrer un montant de fr. 4 400 000 au paiement d'*allocations de renchérissement* à nos anciens fonctionnaires, employés et ouvriers pensionnés. Ces allocations ont été versées dans le courant de l'année, avec le consentement du Département fédéral des chemins de fer et en application des règles tracées par les Chambres fédérales, dans leur arrêté du 15 juin 1920 (comparer rapport de gestion pour l'exercice de 1920, page 39, chiffre 8). La caisse de pensions et de secours a été débitée après coup des montants ainsi payés, montants qui ont été importés sur les compléments de pensions pour 1921 résultant de la revision des statuts.

3. Nous avons demandé au *Tribunal fédéral des assurances* à Lucerne si, bien qu'aucune disposition légale ne l'y obligeât, il se chargerait, comme instance unique, de trancher les contestations qui viendraient à s'élever entre la caisse de pensions et de secours des chemins de fer fédéraux et les assurés, à la condition bien entendu que sa compétence fût reconnue par les statuts de la caisse. Le Tribunal fédéral des assurances a déclaré accepter.

4. Le délégué du Département fédéral des finances pour les questions concernant le personnel nous ayant demandé si nous estimions qu'il y avait lieu de revenir sur votre arrêté du 17 janvier concernant la fixation des rentes services aux *bénéficiaires de traitements réduits de l'administration générale de la Confédération*, nous avons répondu négativement. La suppression ou la diminution des réductions, prévues dans cet arrêté, auxquelles sont soumises ces rentes comparativement aux pensions normales observées à teneur des statuts de la caisse d'assurance pour le personnel fédéral aurait eu pour conséquence de nous obliger à en faire autant à l'égard de nos pensionnaires, c'est-à-dire d'augmenter nos dépenses de plusieurs millions. Depuis lors vous avez renoncé à modifier votre arrêté.

5. Dans une lettre adressée au président du Conseil d'administration de la Caisse d'assurance pour le personnel fédéral nous avons fait connaître les observations que nous suggérait un projet d'arrêté du Conseil fédéral concernant l'exécution de l'art. 63 des statuts de la caisse d'assurance pour le personnel fédéral (secours aux survivants de fonctionnaires, employés et ouvriers décédés en activité de service après le 31 mai 1918). Cet arrêté ayant reçu votre approbation le 19 novembre, nous avons mis la main à l'élaboration des dispositions analogues pour l'exécution des lettres B, c et C, b de l'art. 70 des statuts de notre caisse de pensions.

6. A la caisse d'assurance pour le personnel fédéral, qui nous avait prié de lui donner notre avis, nous avons répondu que nous étions opposés à l'incorporation des allocations de résidence ou salaire de base.

7. Comme, au début de l'exercice, nous étions en pleine période de revision des statuts de la caisse de pensions, nous avons renvoyé jusqu'après approbation définitive de ceux-ci la réélection des *commissions de la caisse de secours*, opération à laquelle il eût fallu régulièrement procéder le 1^{er} avril. Nous avons donné les instructions relatives à cette réélection par communication générale de service n° 70 du 14 décembre. Les *commissions de la caisse des malades* ne pourront pas être réélues avant la fin de l'exercice 1922 étant donné qu'à partir du 1^{er} janvier 1922 les fonctionnaires et employés ont également accès à la caisse des malades et que pour formuler leur déclaration d'entrée un délai leur a été importé qui expire le 9 novembre 1922. Ce n'est qu'à ce moment qu'il nous sera possible, de répartir les assurés en différents groupes d'électeurs. Les commissions actuelles resteront en fonctions jusqu'alors.

8. Les *comptes et bilans de nos caisses de secours* pour 1920 ont été soumis au Département fédéral des chemins de fer et à l'Office des assurances sociales; ils n'ont donné lieu à aucune observation ni décision de la part de ces autorités.

9. Nous avons passé avec la *société suisse des pharmaciens* un contrat ayant pour objet la réglementation des rapports entre notre caisse-maladie et les pharmaciens chargés de *fournir les médicaments et articles accessoires prescrits par les médecins*, contrat que nous avons soumis à l'approbation des gouvernements cantonaux.

10. Nous avons fait droit à une requête des ouvriers aux marchandises de nationalité italienne, stationnés à Chiasso, qui demandaient que le *temps qu'ils ont passé sous les armes*, en raison de la mobilisation de guerre, leur fût mis en compte à la caisse de pensions; nous avons toutefois mis comme conditions à notre acceptation qu'ils paieraient, pour la période en question, une contribution égale au 8^o/o du salaire touché en cas d'interruption de service, plus intérêts à 3 1/2^o/o.

11. 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) a été modifié dans la mesure où le rendait nécessaire la loi fédérale du 9 octobre 1920 concernant la revision de certaines dispositions de la loi fédérale du 13 juin 1911 sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents; cette loi complémentaire, entrée en vigueur avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1921, a porté de fr. 4000 à fr. 6000 le maximum du gain annuel assuré et de fr. 14 à fr. 21 celui du salaire journalier.

12. Les *taux de primes* de la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents à Lucerne ont été réduits, dès le 1^{er} janvier 1922, en ce qui concerne l'assurance des accidents professionnels, pour les classes de risques ci-après:

	Taux de prime au 1 ^{er} janvier 1920 ‰	Taux de prime au 1 ^{er} janvier 1921 ‰
Garde-voie et garde-barrières	12	10
Exploitations des usines électriques et des sous-stations, construction et entretien des lignes électriques de transport et de contact	34	28

Au surplus, nous vous renvoyons à la page 41 de notre rapport pour l'exercice de 1920.

En ce qui concerne l'assurance des accidents non-professionnels, une simple modification est intervenue qui consacre la fusion de la classe de risques: personnel occupé à la construction et à l'entretien de la voie et à la construction des bâtiments avec la classe de risques: personnel de l'exploitation et des ateliers.

La prime provisoire pour l'année 1922 s'élève:

	sur la base		
	de l'ancien taux de primes	du nouveau taux de primes	Différence
	Fr.	Fr.	Fr.
pour les accidents professionnels à	2 312 833	2 292 469	20 364
pour les accidents non professionnels à	767 467	767 407	—

13. Par lettre du 4 janvier nous avons transmis au Département fédéral des finances les observations que nous suggérait le projet d'ordonnance d'exécution du chapitre VII (impôts sur documents de transport) de la *loi fédérale* du 4 octobre 1917 sur les droits de timbre. Nous avons déclaré qu'à notre avis l'enregistrement serait préférable au système des estampilles.

14. Répondant à une question posée par le Département de la justice du canton de St-Gall au sujet de la *revision de la loi saint-galloise sur les tribunaux de prud'hommes*, nous avons fait savoir au Département fédéral des chemins de fer que nous ne voyions pas d'inconvénients, à ce que les ouvriers des ateliers et les journaliers, ainsi que les apprentis des ateliers fussent soumis à la loi; nous avons par contre déclaré ne pouvoir admettre que la loi étendit ses effets aux fonctionnaires et employés des C. F. F. Tous les rapports de service avec l'administration sont régis par le droit public.

15. A la date du 18 juillet, nous avons passé un nouveau contrat concernant l'assurance des bagages avec la compagnie européenne d'assurance des marchandises et des bagages S. A. (v. rapport de gestion de 1920, page 39, chiffre 1).

16. Par lettre du 2 août nous avons invité les membres de l'ancien *comité international des Transports par chemins de fer* à prendre part à une conférence qui aurait lieu à Lugano le 12 octobre 1921, et qui aurait pour tâche d'examiner la possibilité de reconstituer le comité des Transports que la guerre avait dissous. La conférence a pris la décision de faire renaître le comité international des Transports par chemins de fer; à l'administration des chemins de fer fédéraux a été confié le soin provisoire de prendre les mesures qu'appelaient la mise en pratique de cette décision.

17. *Etat des demandes de concessions de forces hydrauliques* (v. rapport de gestion de 1920, page 41, chiffre 18).

a. Nous avons soumis à la Direction des travaux publics du canton d'Argovie des propositions tendant à la modification du contrat du 2/6 septembre 1919, pour le cas où l'*usine de Rapperswil* serait construite avec bassin d'accumulation. Les pourparlers sont encore en cours.

b. Le Gouvernement du canton d'Uri nous a soumis un nouveau projet de concession pour l'utilisation du Kærstelenbach, du Brunnibach et de l'Etzlibach.

b. Service du contentieux.

I. Assurances.

1. Les *caisses cantonales d'assurance contre l'incendie* nous ont versé la somme de fr. 12 751 pour 9 sinistres.

2. Les objets assurés par nous-mêmes ont, au cours de l'exercice, subi 78 sinistres. Il a été porté à la charge de notre *fonds d'assurance contre l'incendie* fr. 43 312. 11.

II. Impôts.

A la suite de la nouvelle taxation des immeubles soumis à l'impôt, de nombreux recours ont dû être formulés qui ne sont pas encore liquidés.

III. Accidents.

Les tableaux statistiques et les comptes renseignent sur le nombre des accidents donnant lieu à responsabilité civile qui se sont produits en 1921 et sur le chiffre des indemnités payées de ce chef.

Au cours de l'exercice, il a été réglé par les Directions d'arrondissement 20 cas de responsabilité, contre 38 en 1920. Des arrangements conclus, un a dû être soumis à notre ratification, conformément au règlement d'exécution de la loi sur le rachat.

IV. Réclamations pour pertes totales ou partielles, avaries, retards ou irrégularités.

A. Adressées aux chemins de fer fédéraux.

Réclamations non liquidées en 1920	5 986 (4 179 en 1920)
Nouvelles réclamations reçues pendant l'exercice	12 706 (18 951 " ")
Repoussées	6 414 (6 678 " ")
Admises et pour lesquelles il a été payé une indemnité	8 180 (10 466 " ")

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

Réclamations transmises aux chemins de fer fédéraux	4 733 (4 615 en 1920)
Réclamations ayant donné lieu à paiement de la part des C. F. F.	3 488 (3 013 " ")

C. Irrégularités.

Pour avaries ou perte partielle	2 383 (3 513 en 1920)
Pour empêchements à la livraison	2 515 (3 009 " ")

D. Procès.

Pendants depuis 1920	33 (26 en 1920)
Nouveaux procès en 1921	68 (44 " ")
Terminés en tout	39 (37 " ")

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 :

Cas d'invalidité et décès	Direction générale	Arrondissements					Total
		I	II	III	IV	V	
<i>Invalides</i> ayant 5 ans de service ou davantage	28	264	196	167	83	215	953
<i>Assurés indemnisés</i> conformément à l'art. 41	—	—	—	—	—	1	1
<i>Assurés actifs décédés</i>	6	59	46	42	56	40	249
veuves pensionnées	5	58	46	37	52	38	236
orphelins pensionnés	5	38	45	36	46	39	209
orphelins de père et de mère pensionnés .	—	—	—	—	2	4	6
<i>Invalides décédés</i>	12	80	64	65	53	45	319
veuves pensionnées	6	61	43	48	39	42	239
orphelins pensionnés	8	12	29	11	6	22	88
orphelins de père et de mère pensionnés .	—	—	3	7	—	—	10
<i>Veuves décédées</i>	7	30	21	21	13	10	102
orphelins de père et de mère pensionnés .	—	1	2	—	5	1	9
<i>Veuves remariées</i>	1	8	8	5	2	4	28
orphelins pensionnés	3	20	11	10	1	3	48

L'administration a reçu en outre 195 *demandes de secours basées sur l'art. 43* des statuts; les commissions compétentes de la caisse de secours y ont fait droit pour une somme totale de fr. 91 180. 85.

L'administration des caisses de secours a été avisée de 41 cas d'invalidité et de 46 décès par suite d'accidents. 30 de ces cas d'invalidité et 29 décès concernent l'exploitation (remboursement des cotisations).

2. Le tableau suivant indique l'effectif des *assurés actifs* au 31 décembre 1921 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 1920 sont mentionnés entre parenthèses.

Assurés actifs	35 511 (25 390)	traitements assurés	fr. 184 351 066 (fr. 140 811 383)
Invalides pensionnés	5 073 (3 392)	pensions annuelles	" 16 007 477 (" 6 175 424)
Veuves pensionnées	3 468 (3 123)	"	" 4 003 049 (" 2 374 092)
Orphelins pensionnés	1 524 (1 486)	"	" 484 156 (" 284 970)
Groupes d'orphelins de père et de mère pensionnés	203 (186)	"	" 127 642 (" 87 061)

La forte augmentation de la somme des traitements assurés, en regard de celle du dernier exercice, est due principalement à l'admission des ouvriers permanents dans la caisse de pensions, admission qui a eu lieu le 1^{er} janvier 1921. Le nombre des invalides pensionnés s'est augmenté de 1681, montant qui se décompose comme suit :

- a. ouvriers pensionnés jusqu'ici par la caisse-invalidité et repris par la caisse de pensions 1 047
- b. différence entre le nombre des mises à la retraite (953) et celui des décès des invalides (319) 634

La forte augmentation du nombre des mises à la retraite, en regard de celui de l'exercice précédent (953 au lieu de 160), est due au fait que, ces dernières années, l'effectif des assurés actifs (fonctionnaires, employés et ouvriers) appelés à être mis au bénéfice de la pension était resté très en dessous de la moyenne, ce en

prévision de la refonte des statuts; dès que celle-ci fut effectuée, l'écart a bien vite disparu, les demandes de mises à la retraite ayant afflué et l'administration, d'autre part, ayant éprouvé le besoin de se montrer large dans l'appréciation de ces demandes, de façon à réduire l'effectif du personnel. L'augmentation du chiffre des pensions annuelles doit être attribué non seulement à l'accroissement du nombre des invalides, mais aussi à l'application de l'art. 70 des nouveaux statuts à teneur duquel les pensions en cours ont été révisées; à noter en outre que les allocations de renchérissement payées jusqu'ici à la charge du compte d'exploitation ont été transformées en prestations qui incombent à la caisse de pensions et de secours. Les montants payés en 1921, à titre de pensions annuelles, l'emportent sur ceux indiqués dans le rapport de gestion pour l'exercice 1920 à raison de

fr. 9 832 000	pour les invalides
„ 1 629 000	„ „ veuves
„ 199 000	„ „ orphelins
„ 41 000	„ „ „ de père et de mère.

Ces montants se répartissent comme suit:

	révisions de pensions	nouvelles pensions
invalides	fr. 6 143 000	fr. 3 689 000
veuves	„ 1 178 000	„ 451 000
orphelins	„ 88 000	„ 111 000
orphelins de père et de mère	„ 17 000	„ 24 000

La suppression des allocations de renchérissement pour pensionnaires aura par contre pour conséquence d'alléger le compte d'exploitation d'une dépense de fr. 4 000 000, en chiffres ronds.

3. Le compte de profits et pertes accuse un déficit de fr. 336 303 474. 74. Ce déficit était, au 31 décembre 1920, de fr. 144 378 976. 27. L'augmentation pour l'exercice 1921, résultant de la revision des statuts, est donc de fr. 191 924 498. 47. Nous renvoyons à cet égard à ce que nous avons dit plus haut sous „Généralités“ en faisant immédiatement remarquer que la différence entre le chiffre de fr. 191 924 498 et celui de fr. 144 000 000 provient principalement du fait que le calcul de la réserve nécessaire en capital a été opéré à l'aide des anciennes bases techniques, spécialement d'une contribution ordinaire de 12 % et d'un taux de 3 1/2 %. La surinvalidité de l'exercice 1921 (953 cas au lieu de 316 présumés) contribue au déficit à raison de fr. 14 500 000, l'augmentation périodique des traitements, à raison de fr. 4 300 000. A signaler parmi les autres sources de perte de l'exercice 1921 un montant de fr. 8 656 071. 60 qui figurait à l'actif du bilan de 1920 à titre de „créances“ (facteurs mensuels pour augmentations de traitements non encore perçus, chiffre II (2) des dispositions transitoires du V^e supplément), et dont la perception n'aura pas lieu à teneur des nouveaux statuts. Un gain de fr. 1 300 000, en chiffres ronds, a été réalisé sur l'assurance au décès des actifs (192 cas au lieu de 274 présumés).

Le calcul de l'augmentation nécessaire des réserves, tel qu'il a été fait, ne saurait prétendre à beaucoup d'exactitude; seul le bilan de l'exercice de 1922, qui pourra être dressé à l'aide des nouvelles bases techniques qui viennent d'être approuvées par le Conseil fédéral, sera en état de donner un résultat momentanément définitif. Nous disons momentanément, car certains facteurs qu'il est difficile de prévoir, ainsi une diminution du salaire assuré, auraient immédiatement pour effet de diminuer le chiffre des réserves nécessaires et, par là même, celui du déficit.

4. Le bilan au 31 décembre 1921 figure à la page 142 du présent rapport; après ce que nous venons de dire, il ne donne lieu à aucune observation spéciale.

II. La caisse des malades.

1. L'assurance ouvrière a subi une importante modification au cours de l'exercice de 1921: les statuts de l'assurance-invalidité et décès des ouvriers (règlement n° 38^{bis}) ont été abrogés avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1921 et les ouvriers permanents admis dans la caisse de pensions et de secours. Comme ceux-ci sont désormais, en cas de maladie, indemnisés par la caisse de pensions et de secours pour leur perte de salaire, l'assurance pour indemnité de chômage, telle qu'elle était prévue à l'art. 16, lettre c des statuts de la caisse des malades du 20 novembre 1917, est devenue, en ce qui les concerne, sans objets. L'assurance instaurée par les statuts du 31 août 1921 est dès lors essentiellement une assurance pour soins médicaux et pharmaceutiques ouverte à l'ensemble du personnel. Seul le personnel occupé à titre tout à fait temporaire, qui n'a pas accès à la caisse de pensions, peut encore être assuré à la caisse des malades pour une indemnité de chômage. Il ne peut être question d'une assurance réservée exclusivement aux ouvriers.

2. Etaient assurés à la *caisse des malades*, au 31 décembre 1921, conformément aux art. 16 et 17 des statuts du 20 novembre 1917 (les chiffres correspondants pour 1920 sont indiqués entre parenthèses):

Classe <i>a</i> (médecin et médicaments seulement)	9 673	(104) hommes et
	922	(37) femmes;
Classe <i>b</i> (indemnité de chômage seulement)	18	(91) hommes et aucune
		femme;
Classe <i>c</i> (médecin, médicaments et indemnité de chômage)	947	(11 129) hommes et
	343	(1 269) femmes.

La forte augmentation du nombre des assurés de la classe *a*, respectif la diminution de ceux des classes *b* et *c* s'explique par les motifs que nous avons exposés sous chiffre 1 ci-dessus.

3. Les résultats de l'évaluation de la morbidité pour 1920 sont indiqués aux pages 150/151 du présent rapport, dans la statistique du compte de profits et pertes pour 1920 et dans la récapitulation des jours de maladie effectifs et présumés pendant l'exercice de 1920. Cette récapitulation accuse une aggravation en ce qui concerne les ateliers et une amélioration en ce qui concerne les caisses des arrondissements. Le pourcent des jours de maladie effectifs par rapport aux probabilités est de 141,32 (123,63) dans les ateliers et de 120,43 (121,43) pour les caisses des malades des arrondissements.

4. On trouvera aux pages 148/149 des renseignements sur le *compte de profits et pertes* de notre caisse des malades.

La classe d'assurance *a* (soins médicaux, pharmaceutiques et hôpital seulement) a une perte de fr. 181 509. Dans cette perte, il est tenu compte de la subvention fédérale par fr. 65 868.25, du fonds de l'exercice précédent par fr. 14 263.27, de la subvention du canton de Berne par fr. 4043.75 et des intérêts par fr. 1028.41; sans le fonds de réserve, la perte se serait élevée à fr. 195 772.27. Cette perte est due à l'extension du cercle des assurés (voir chiffre 1) et aux contributions insuffisantes (fr. 1.20 par mois) en raison de la situation nouvelle. A partir du 1^{er} janvier 1922, pour tenir compte de cette situation, la cotisation mensuelle a été portée à fr. 3.—.

La classe d'assurance *b* (indemnité de chômage seulement) a un gain de fr. 3992.59. Dans ce résultat, il est tenu compte de la subvention fédérale, s'élevant à fr. 111.90, ainsi que des intérêts représentant fr. 85.83.

La classe d'assurance *c* (soins médicaux, soins pharmaceutiques, hôpital et indemnités de chômage) accuse une perte de fr. 61 309.93. Dans cette perte, il est tenu compte de la subvention fédérale, intérêts compris, ainsi que de la contribution de fr. 158.25 du canton de Berne, mais non du fonds spécial, recettes (voir chiffre III, 9, 10 et 11) et dépenses (voir chiffre III, 11). Ce fonds spécial est comptabilisé à part. Sans les contributions de la Confédération et du canton de Berne et les intérêts de ces subventions, la perte aurait été de fr. 69 573.84.

5. Le *bilan* de la caisse des malades figure à la page 151 du présent rapport.

III. Assurance contre les accidents.

Pour l'assurance de notre personnel contre les accidents, nous avons payé les primes suivantes à la Caisse nationale de Lucerne en 1921:

<i>Pour accidents professionnels:</i>	1921	1920
Salaires assurés	fr. 178 496 323	(145 159 536)
Prime	„ 2 626 198	(2 656 134)
Taux de prime moyen	14,7 ‰	(18,3)
<i>Pour accidents non-professionnels:</i>		
Salaires assurés	fr. 177 732 360	(144 316 977)
Prime	„ 872 180	(632 610)
Taux de prime moyen	4,9 ‰	(4,38)

A titre d'indemnité pour notre service d'agence, la Caisse nationale nous a bonifié le 7 ‰ des primes, soit de fr. 3 498 378 = fr. 244 886, contre fr. 230 212 en 1920.

d. Service médical.

1. En 1921, le médecin en chef a établi la statistique de 22 228 cas de maladie, contre 26 463 en 1920. Ces renseignements sont consignés dans cinq résumés qui font partie des tableaux statistiques.

Comme la statistique ne s'étend qu'aux cas dans lesquels le travail a été repris en cours d'exercice, ces données ne correspondent pas au nombre des maladies annoncées, qu'on trouvera sous chiffre 5 ci-dessous.

2. En 1921, le mois à la fin duquel il y a eu le plus de malades est celui de janvier: 2718 cas (en 1920, c'était le mois de février: 4050 cas); le mois à la fin duquel il y en a eu le moins est celui de septembre: 1670 (en 1920: avril 1938). La moyenne des malades à la fin de chaque mois de l'année a été de 2065, contre 2259 en 1920.

La diminution du nombre des cas de maladie, comparativement à 1920, est surtout due à la disparition de l'épidémie de grippe. Le total des cas de grippe depuis le début de l'épidémie jusqu'au 31 décembre 1921 s'est élevé à 27 510 (au 31 décembre 1920, il était de 26 112).

3. Dès le 1^{er} janvier 1921, l'administration générale de la Confédération a été pourvue d'un service médical; la Direction en a été confiée au médecin en chef des chemins de fer fédéraux.

4. Les méthodes employées jusqu'ici dans les examens portant sur l'ouïe de nos agents, qu'il s'agit de nouveaux engagements ou d'examens périodiques, ne nous donnaient pas pleine satisfaction. Nos recherches nous ont amenés à découvrir un appareil que nous avons déclaré obligatoire pour notre administration et qui a été remis à tous nos services chargés de procéder aux examens de ce genre, ainsi qu'aux médecins attitrés.

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

	Direction générale	Electrifi- cation	Arrondissements					Total 1921	(1920)
			I	II	III	IV	V		
Examens d'admission par les médecins attitrés	11	91	140	93	126	73	132	666	(4209)
Rapports sur les mises à la pension	4	1	203	149	91	34	115	597	(299)
Rapports sur des suites d'accidents	1	1	8	23	14	9	18	74	(47)
Examens de contrôle	6	10	332	172	133	109	472	1234	(1245)
Maladies annoncées	172	277	4284	5188	4202	2413	4003	20539	(27943)

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. Les rapports trimestriels adressés aux Conseils d'arrondissement fournissent des renseignements détaillés sur leur gestion.

Le 4 mars 1921, le Conseil fédéral a accepté, avec remerciements pour les services rendus, la démission au 1^{er} avril 1921, de M. *Arnold Bertschinger*, président de la Direction du III^e arrondissement des chemins de fer fédéraux, à Zurich.

Le 21 octobre 1921, est décédé après une courte maladie, M. *Louis Murset*, président de la Direction du V^e arrondissement, à Lucerne, qui avait été au service des chemins de fer fédéraux dès leur origine en qualité de secrétaire général d'abord, puis, à partir de 1912, comme membre de la Direction du V^e arrondissement, à la présidence de laquelle il avait été appelé en 1917. L'administration perd en lui un de ses fonctionnaires les plus consciencieux et les plus dévoués.

Ainsi que nous l'avons dit à page 5 du présent rapport, l'organisation provisoire avec un seul directeur, telle qu'elle avait déjà été instituée dans le I^{er} arrondissement, a été étendue le 1^{er} avril au III^e arrondissement, et le 1^{er} décembre, au V^e arrondissement.

Observations finales et propositions.

Parvenus à la fin de notre rapport, nous relevons encore ce qui suit quant à la clôture de compte et aux résultats des années précédentes:

Le déficit de guerre à fin 1920 s'élève suivant le compte du bilan „Dépenses à amortir“ à fr. 92 737 762. 14
L'excédent de dépenses du compte de profits et pertes de 1921 est de. „ 72 505 840. 79
Le déficit total des chemins de fer fédéraux à fin 1921 se monte ainsi à. fr. 165 243 602. 93

Depuis la première année de la guerre européenne, époque à partir de laquelle la période des déficits a commencé, les comptes ont bouclé par les déficits suivants:

En 1914	fr. 17 235 250. 96	
" 1915	" 16 630 119. 57	
" 1916	" 18 706 826. 84	
" 1917	" 29 238 394. 32	
" 1918	" 54 848 927. 44	
" 1919	" 30 844 064. 21	
" 1920	" 31 701 313. 55	
" 1921	" 72 505 840. 79	Total fr. 271 710 737. 68

dont à déduire le solde actif de 1913 reporté à 1914 de " 8 039 164. 15

Montant du solde passif à fin 1921 fr. 263 671 573. 53

En 1920, nous avons utilisé, pour couvrir en partie ce déficit, l'excédent du capital amorti provenant de la prolongation de 60 à 100 ans du délai d'amortissement et s'élevant à " 98 427 970. 60

Montant du déficit total à fin 1921, comme ci-dessus fr. 165 243 602. 93

Les comptes de 1921 qui suivent renferment, comme ceux des années précédentes, les amortissements pour les anciennes installations disparues en 1921 ensuite de nouvelles constructions, l'annuité pour l'amortissement des frais d'emprunts, les versements dans les fonds spéciaux, les versements statutaires à la caisse de pensions et de secours et la quote annuelle, admise jusqu'ici, pour l'intérêt et l'amortissement de son déficit, ainsi que les mises en réserve pour l'amortissement légal du capital dans un délai de 100 ans. Les comptes contiennent ainsi toutes les opérations à effectuer en vertu des prescriptions légales et réglementaires. Dans son message du 19 mai 1916 concernant les comptes de 1915 des chemins de fer fédéraux, le Conseil fédéral s'est déclaré d'accord sur ce procédé, et l'Assemblée fédérale l'a sanctionné en approuvant les comptes ultérieurs. Ces comptes conservent ainsi leur uniformité et sont établis d'après des principes exacts.

Le déficit de 1921 résulte de la diminution des recettes de transport provenant de la crise économique que nous traversons et des dépenses d'exploitation toujours élevées; il a ainsi, comme les déficits des années précédentes, été provoqué par la guerre européenne et ses conséquences. Nous sommes donc d'avis que le déficit de 1921 doit aussi être reporté en 1922 dans le compte des dépenses à amortir du bilan, comme déficit de guerre.

Etant donné le montant élevé que les déficits des comptes atteignent jusqu'à fin 1921, notre premier souci devra être de les couvrir le plus tôt possible et de rétablir aussi rapidement que possible l'équilibre financier dans le ménage des chemins de fer fédéraux. Dans notre dernier rapport sur la situation financière des chemins de fer fédéraux et le rétablissement probable de l'équilibre entre les recettes et les dépenses, nous sommes arrivés à la conclusion que la période des déficits prendra fin dans quelques années et que le déficit existant pourra être amorti petit à petit, au retour des excédents de recettes. Pour atteindre ce but, il ne faut pas seulement s'efforcer d'accroître le trafic par tous les moyens possibles, mais il est indispensable de réduire encore davantage toutes les dépenses, c'est-à-dire de les ramener au strict nécessaire pour l'administration et l'exploitation.

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

1. Les comptes de 1921 et le bilan au 31 décembre 1921 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. Le compte de profits et pertes de 1921, se soldant à la fin de l'exercice par un excédent de dépenses de fr. 72 505 840.79, est approuvé. Cet excédent sera ajouté en 1922 au déficit de guerre, figurant dans le compte des „Dépenses à amortir“ du bilan, ce qui porte ce déficit à fr. 165 243 602.93. Celui-ci sera couvert par les excédents de recettes des années ultérieures jusqu'à son complet amortissement.

3. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1921 est approuvée.

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

Berne, le 10 avril 1922.

Annexes:

Comptes et bilan, ci-après.
Tableaux statistiques, tirés à part.

**Pour la Direction générale
des chemins de fer fédéraux:**

Le président,
Zingg.

