# La réorganisation des chemins de fer fédéraux [fin]

Autor(en): **Zutter, Paul**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Wissen und Leben**

Band (Jahr): **17 (1916-1917)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-764045

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

**Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

# LA RÉORGANISATION DES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX

(Fin.)

Après avoir étudié dans les deux articles précédents les motifs qui militent en faveur de la revision de la loi du 15 octobre 1897 et indiqué de quelle manière nous envisageons la formation future des organes supérieurs de l'Administration, il nous reste à examiner les grandes lignes de réorganisation du Département fédéral, de la Direction générale, des Offices indépendants et des Directions d'arrondissements.

## FUSION DU DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES CHEMINS DE FER ET DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DES C. F. F.

Le Département fédéral des chemins de fer est actuellement divisé en trois dicastères:

Le Secrétariat du Département.
Le Service technique.
Le Service administratif.

Le *Secrétariat du Département* est chargé, en dehors de la surveillance administrative et des publications du Département lui-même, de l'examen de toutes les questions juridiques concernant les C. F. F. et les Compagnies privées, les concessions, expropriations, hypothèques, statuts, justifications financières, liquidation de lignes, permis de circulation et rapports avec les bureaux internationaux.

Le *Service technique* examine les conditions techniques des demandes de concessions, les devis et plans des constructions; il procède à la collaudation des lignes, propose les types pour l'unité technique des chemins de fer, contrôle le service d'exploitation, vérifie les dépenses portées au compte de premier établissement et au fonds de renouvellement, procède aux enquêtes sur les accidents, détermine les cas ayant compromis la sécurité de l'exploitation, il vérifie les horaires, contrôle l'exécution de la loi sur la durée du travail, de même que les retards des trains, approuve les plans de détails de construction et de parachèvement, ainsi que les modifications apportées aux gares; il assure l'observation des

prescriptions concernant la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et inspecte les machines, le matériel, la construction et l'entretien des voies ferrées, les ponts métalliques et les bateaux à vapeur.

Le *Service administratif* a les attributions suivantes:

Il vérifie et approuve les tarifs et les règlements et conditions de transports; il contrôle l'exécution de la loi et des règlements sur les transports; il traite les questions concernant les transports d'indigents, de police, de malades, ainsi que celles ayant trait à la convention internationale pour les transports de marchandises; il contrôle les comptabilités et les Caisses de secours des entreprises de chemins de fer et élabore la statistique des chemins de fer.

Ces trois dicastères occupent environ une trentaine d'inspecteurs, ingénieurs de contrôle, contrôleurs de l'exploitation et une cinquantaine d'autres fonctionnaires.

A la lecture de la liste sommaire des attributions du Département fédéral, il saute aux yeux que, pour les C. F. F., chemins de fer de l'Etat, le contrôle exercé par le Département fédéral est superflu. On comprend ce contrôle lorsqu'il porte sur des Compagnies privées; il est incompréhensible, dans sa forme actuelle, à l'égard d'une administration fiscale de la Confédération. Les C. F. F. devraient être affranchis de cette tutelle ou, pour mieux dire, il conviendrait que le contrôle du Département fût exercé au nom de ce dernier par la Direction générale des C. F. F. et non pas subi par elle.

La Commission du Conseil national faisait déjà la même réflexion en 1909. Elle ajoutait qu'en matière de construction, par exemple, et pour les travaux entraînant une dépense supérieure à fr. 20,000.—, — les objets d'une valeur inférieure à ce chiffre étant laissés dans la compétence des arrondissements — l'approbation de la Direction générale devrait suffire et que l'on ne voit pas ce que celle des bureaux du Département y ajoute.

Il en est de même du contrôle de l'observation des lois et règlements d'exploitation du réseau, comptabilité et Caisse de secours, durée du travail, accidents, horaires, retards des trains, inspection des machines et du matériel, application du règlement de transport et des tarifs, etc., etc.; ce serait à la Direction générale qu'appartiendrait tout naturellement ce contrôle, celui du Dé-

partement ne subsistant plus que pour les compagnies privées, à moins que, ce qui paraîtrait logique, les C. F. F. ne l'exercent sur les lignes secondaires touchant à leur réseau.

La superposition actuelle des contrôles du Département fédéral et des C. F. F. n'est pas seulement fâcheuse par l'évident double emploi qu'elle constitue, elle l'est encore bien plus par l'éparpillement des responsabilités, qui en résulte.

Il faudrait s'entendre une fois pour toutes sur le rôle que doit jouer la Direction générale dans l'organisation des C. F. F.

Ou bien c'est un organe de direction et de contrôle, ou bien c'est un organe d'exécution. Elle doit être l'un ou l'autre. L'organisation actuelle a vicié ses fonctions.

Les auteurs de la loi de 1897, influencés par les organisations des compagnies privées existantes alors, qu'ils avaient contrôlées ou dirigées, n'ont pas suffisamment tenu compte du fait que les C. F. F. sont une division de l'Administration fédérale. Ils lui ont appliqué les principes en honneur dans les compagnies privées, où la Direction doit prendre une part active à l'exploitation du réseau. Le règlement d'exécution de la loi, accentuant cette tendance, a fait de la Direction générale un organe exécutif au sein duquel les questions de détail sont traitées sur le même plan que les affaires les plus importantes.

C'est ce qu'il faut réformer avant tout.

La Direction générale doit diriger, ordonner, contrôler, surveiller.

Les Directions d'arrondissements exécuter.

En donnant surtout aux services centraux de la Direction générale le caractère d'instance de contrôle, on supprime cette anomalie de dicastères fédéraux s'étageant l'un sur l'autre et la Direction générale y gagne en autorité. Loin de diminuer son importance, on l'accentue. Directement responsable devant le Conseil fédéral, non seulement de la gestion, mais encore de la stricte application des lois, règlements et prescriptions techniques, elle gouvernerait d'une main d'autant plus ferme et sûre les arrondissements qu'elle les contrôlerait en dernier ressort.

Dans une Assemblée politique réunie récemment [1]) les orateurs ont préconisé la réduction du nombre des Directeurs généraux. Nous ne partageons pas leur avis. Il nous paraît un peu puéril

[1]) Jeunes Radicaux. Olten, 4 février 1917.

d'attacher trop d'importance à cette étiquette de Directeur. L'armature actuelle de la Direction générale correspond aux nécessités techntques d'exploitation et la division des Départements nous paraît rationnelle.

Ce n'est pas ici le lieu d'examiner la répartition des services de tous les bureaux de la Direction générale rattachés au Département. Nous nous bornerons à indiquer les grandes lignes de cette réforme telle que nous la concevons.

La division actuelle de la Direction générale en cinq Départements subsisterait donc.

*Le Ier Département*, Département des finances, conserverait ses attributions actuelles: Finances et comptes, présentation du budget et du compte annuel, contrôle des dépenses, y compris une partie du contrôle des dépenses fait actuellement dans les arrondissements, tenue des livres et de la caisse. Son bureau de statistique absorberait le bureau identique du Département. Il élaborerait les statistiques annuelles des C. F. F. et des compagnies privées.

Le contrôle des comptabilités et des Caisses de secours des compagnies privées pourrait également lui être dévolu.

Le *IIme Département*, Département commercial, serait amalgamé, pour tout ce qui a trait aux règlements généraux de transports, aux tarifs des C. F. F. et à la convention internationale, avec le Service administratif du Département. On ne verrait plus la chinoiserie actuelle d'un bureau C. F. F. étudiant et proposant des modifications aux prescriptions générales de transport et aux tarifs C. F. F. et un autre bureau du Département refaisant son travail, sans utilité, pour présenter les mêmes conclusions au Conseil fédéral.

Un bureau spécial pourrait, si l'on veut, être constitué pour l'examen et le contrôle des tarifs et règlements des transports des compagnies privées.

A l'exception du contrôle des recettes et de l'administration des imprimés, dont nous nous occuperons plus loin, le IIme Département continuerait à s'occuper comme aujourd'hui des réclamations du service direct, des remboursements et des conventions d'échange de trafic avec les autres lignes.

*Le IIIme Département*, Département de l'exploitation, resterait chargé de la haute direction du service de l'exploitation, mais

d'une façon plus élevée qu'actuellement. Ce n'est un secret pour personne, disait un jour le rapporteur du Conseil national, que ce Département se charge aujourd'hui d'une infinité de détails que les Directions d'arrondissements liquideraient plus aisément sans son concours.

Le Département de l'exploitation absorberait toutes les attributions relatives à l'exploitation et à la traction confiées aujourd'hui au service technique du Département fédéral des chemins de fer et dont nous avons fait l'énumération sommaire.

Les inspecteurs, ingénieurs et contrôleurs, restant dans les traditions du Département fédéral, surveilleraient et contrôleraient les arrondissements au double point de vue de l'observation des prescriptions techniques et lois fédérales et de l'application des règlements et instructions C. F. F.

En dehors de ces fonctions de contrôle et de surveillance, le Département de l'exploitation édictera les instructions de principe aux Directions d'arrondissements pour l'exécution du service de l'exploitation.

Il continuera à établir les horaires et à conclure les conventions avec les autres entreprises de transport au sujet de la cojouissance et de la construction des gares communes, de l'exploitation par les C. F. F. d'autres entreprises de chemins de fer et d'échange de matériel roulant. Il s'occupera également des contrats de livraison de combustible, matières grasses, ainsi que de ceux ayant trait à l'achat du matériel neuf, etc.

La fusion du *IVme Département*, Département des travaux, de la Direction générale et du service technique du Département fédéral des chemins de fer s'inspirerait du même esprit de suppression de toute double instance et de tout double contrôle.

Toutes les constructions et installations au-dessous de 20,000 francs prévues au budget, laissées à la compétence des arrondissements, le Département des travaux conserverait l'approbation et la surveillance des travaux supérieurs à cette somme. Il opérerait en même temps comme autorité de surveillance C. F. F. et comme autorité de contrôle fédéral.

Il n'est pas nécessaire de s'étendre longuement sur la portée de cette simplification qui supprimerait le très fâcheux éparpillement actuel des responsabilités et tout un double personnel chargé

d'un travail parfaitement superflu. Ainsi seulement, le Département des travaux de la Direction générale possédera „la haute direction du service de la voie", telle qu'elle lui est ordonnée par la loi. Il devrait être déchargé complètement de l'exécution des travaux.

On ne saurait assez le répéter: Tous les dicastères de la Direction générale doivent être des organes de direction, de contrôle et de surveillance et non pas des organes exécutifs.

En chargeant la Direction générale de pourvoir elle-même et directement à l'exécution de certains travaux, on fausse son rôle et l'on retombe dans les lamentables errements de la loi de 1897.

Le Département des travaux de la Direction générale serait chargé des travaux actuellement dévolus au service technique du Département fédéral des chemins de fer, augmenté de certaines de ses propres attributions actuelles. C'est à lui qu'incomberaient la surveillance technique et administrative de tous les travaux exécutés par les arrondissements, l'approbation des contrats de construction et de livraison d'une somme supérieure à fr. 100,000.—, l'examen des questions concernant l'agrandissement, la construction ou le transfert de stations, le contrôle de l'établissement des voies de raccordement, l'approbation des installations pour forts courants électriques, les propositions des types pour l'unité technique des chemins de fer, le contrôle des ponts métalliques, etc., etc.

Le contrôle des compagnies privées pourrait aussi lui être confié dans une certaine mesure.

Le *V^me^ Département*, Département du contentieux, fusionnerait, pour tout ce qui concerne les C. F. F., avec le secrétariat du Département fédéral des chemins de fer, dont nous avons vu plus haut les attributions. Il resterait en outre chargé de la représentation des C. F. F. en matière judiciaire, des préavis sur les questions de droit, de la participation à la conclusion des contrats et règlements importants, des réclamations en trafic international, des approbations des contrats de vente d'immeubles, des assurances et de l'administration générale des Caisses de secours et pensions.

Les chefs des cinq départements continueraient à siéger en collège pour l'examen des propositions importantes présentées par les départements, ainsi que pour statuer sur l'application des décisions de la Commission permanente et sur les questions relatives au personnel telles qu'elles sont prévues à l'art. 25, ch. 1 à 4, de la loi actuelle.

En rapport direct et constant avec le Conseil fédéral et le chef du Département des chemins de fer, la Direction générale pourra poursuivre, plus facilement que dans son indépendance actuelle, une politique de chemins de fer énergique et conforme aux intérêts généraux du pays. Elle sera mieux armée pour résister aux revendications régionales, car, limités dans leurs ressources pendant de longues années encore après la guerre, les C. F. F. devront repousser plus vivement qu'à présent les demandes des politiciens aussi éminents qu'infatigables qui étayent leur popularité sur les avantages qu'ils obtiennent des administrations fédérales en faveur de leur contrée.

D'importantes simplifications pourraient également être introduites dans l'organisation interne de la Direction générale. Le cadre de cette étude ne nous permet malheureusement pas de nous étendre longuement sur ces points.

Disons seulement qu'à nos yeux l'on pourrait supprimer certains postes de chefs de services et d'adjoints dans tous les services qui n'ont pas un caractère nettement indépendant. La présence de ces honorables fonctionnaires qui fournissent du reste dans l'organisation actuelle un travail important, incite à la rédaction de rapports et au passage par leur bureau d'une quantité de pièces et de dossiers dont la liquidation serait plus rapide et aisée sans leur entremise. Il devrait exister des relations plus directes et plus étroites entre les chefs de département (Directeurs) et les chefs des divers bureaux. L'éparpillement du travail et des responsabilités entre les directeurs et les chefs de service nuit à la bonne marche et à la célérité des affaires. Inspirons-nous dans ce domaine de l'organisation bavaroise qui a supprimé tous les rouages superflus.

Ajoutons que la moindre des conférences provoque la rédaction de procès-verbaux détaillés et minutieux d'une utilité très problématique. Au lieu de se borner à protocoler les décisions prises, on y étale abondamment la discussion de chaque objet. Les archives sont encombrées de ces documents d'un caractère éphémère. Rien que dans ce domaine, il y aurait de sensibles économies de personnel, de temps, de traductions et de papier à effectuer.

Il en est de même du double ou triple enregistrement de la correspondance au secrétariat général d'abord, dans les services et

dans les bureaux ensuite. Le fâcheux double emploi sévit dans ce domaine d'une façon éclatante. Chaque département, chaque service, presque chaque bureau a aussi son propre service d'expédition. Nous avons vu qu'en Bavière la réorganisation a supprimé ces rouages dispendieux. Il sera nécessaire d'examiner attentivement toutes ces questions de détails en élaborant le règlement d'exécution de la nouvelle loi.

Deux objections pourraient être faites à l'incorporation de la Direction générale des C. F. F. au Département des chemins de fer; la première, c'est qu'elle heurte le principe d'autonomie des C. F. F. et la seconde que l'on supprime l'autorité de recours contre les décisions des C. F. F.

Actuellement, le contrôle fédéral exercé sur les C. F. F. et les compagnies privées par le Département est à la charge de la caisse de la Confédération.

En mélangeant les pouvoirs de la Direction générale et du Département fédéral des chemins de fer, il faudra répartir les dépenses dans les budgets distincts de ces deux administrations. Il ne sera pas difficile de trouver une solution élégante à cette question de pure forme.

Quant aux appels à l'intervention du Département fédéral, contre les décisions C. F. F., ils sont en fait assez peu fréquents. Il ne faut pas oublier qu'avant d'être publiés, les tarifs, les horaires et à peu près toutes les affaires qui touchent aux intérêts généraux du public, des communes et des cantons, sont actuellement soumis à l'approbation du Département fédéral, ce qui affaiblit considérablement son rôle d'autorité de recours. Si les C. F. F. sont placés sur le même pied que les autres dicastères fédéraux qui dépendent directement du Conseil fédéral, c'est ce dernier qui, en cas de litige, statuera en dernier ressort.

La loi sur les raccordements industriels du 19 décembre 1874, ainsi que toutes les prescriptions qui chargent le Département fédéral d'arbitrage seront simplement revisées dans ce sens.

## LES OFFICES INDÉPENDANTS

Nous avons dit que pour obtenir du peuple et des Chambres fédérales la réduction du nombre des arrondissements de cinq à trois, il serait nécessaire d'offrir aux communes et aux cantons

intéressés une compensation en installant dans les villes prétéritées des dicastères C. F. F. ayant un nombre d'agents à peu près égal à celui des directions supprimées.

Certains services des C. F. F. n'ont pas besoin d'être en contact permanent avec la Direction générale.

Le Contrôle des recettes qui occupe près de 250 agents peut aussi bien fonctionner à Lucerne, St. Gall ou Bâle qu'à Berne.

Il en est de même du Contrôle central des wagons (environ 50 agents), du Bureau de statistique (environ 25 agents), du Bureau des imprimés (environ 30 agents), du Bureau du matériel de voie (environ 25 agents), du Bureau de détaxes et peut-être d'autres encore.

Pour ces offices, qui ont un caractère exécutif indépendant bien défini, un chef de service suffit à les diriger. Quoique détachés dans d'autres villes, ils resteraient quand même pour toutes les questions de personnel, nomination, avancement, etc., subordonnés à la Direction générale, dont ils dépendraient.

L'expérience, nous l'avons vu, est faite en Bavière. Elle est concluante. Et ainsi pourrait être résolue cette pénible question de la suppression des deux directions d'arrondissement.

Dans l'un des deux endroits lésés, on placerait le Contrôle des recettes et dans l'autre cinq ou six offices indépendants.

Toutes les objections que l'on peut faire contre cette proposition ne résistent pas à l'examen.

Centralisons ce qui doit l'être et sachons décentraliser ce qui peut l'être. Nous resterons ainsi dans les bonnes traditions helvétiques.

## LES DIRECTIONS D'ARRONDISSEMENT

Les Directions d'arrondissement ramenées au nombre de trois, il convient de leur donner plus de compétences et plus de responsabilités. Elles devront être de véritables organes supérieurs d'exécution des règlements et des instructions générales promulgués par la Direction générale.

On pourrait à la rigueur laisser subsister dans ses grandes lignes l'organisation actuelle: Collège de trois directeurs, chefs de trois départements.

Si l'on réduisait les Directions d'arrondissement à un seul membre, comme on l'a fait à titre d'essai et du reste sans succès,

au 5me arrondissement en 1909, ce serait changer complètement leur caractère. Le directeur unique serait appelé à nommer seul tous les agents, à conclure tous les contrats, à ordonner toutes les dépenses. On ne lui abandonnerait pas longtemps de pareils pouvoirs et les centralisateurs auraient beau jeu de les reporter à la Direction générale. La Commission du Conseil national s'est déjà prononcée, en 1909, sur ce point, en ces termes:

„Le Directeur unique serait souvent le prisonnier de ses chefs „de service, dans l'impossibilité qu'il serait de tout voir par lui-„même.

„Dans un collège directorial, on peut veiller à ce que les „connaissances administratives, techniques et judiciaires soient „représentées; il sera souvent difficile de trouver un directeur qui „les réunisse toutes en sa personne. Le directeur unique serait „entièrement accaparé par les affaires courantes qu'il devra liquider „ou dont il devra tout au moins surveiller l'exécution et il ne lui „restera guère de temps pour s'occuper des intérêts généraux de „son arrondissement et rester en contact avec le public.

„Le système du directeur unique ne serait, en dépit des appa-„rences, ni une simplification de l'organisation, ni un allègement „de la voie du service. Non seulement, il n'en résulterait aucune „économie, mais la dépense directe et indirecte serait plus consi-„dérable, attendu que trois directeurs peuvent, cela va de soi, voir „mieux et exercer sur l'exploitation un contrôle plus vigilant qu'un „seul."

Tout en reconnaissant qu'un collège directorial présente des avantages sur le directeur unique, nous ne nous prononcerions pas contre l'introduction de ce dernier système aussi catégoriquement que l'a fait la commission du Conseil national. Nous avons vu qu'en Bavière, le collège formé des chefs de service fonctionne sans inconvénient sous la présidence d'un directeur unique. Il est vrai que les chefs de service ont, en Bavière, des compétences beaucoup plus étendues qu'en Suisse!

Il ne faut pas perdre de vue non plus que, en dehors des affaires concernant le personnel, les arrondissements des C. F. F. n'auront guère, comme organes d'exécution, de questions de principe à trancher. La réorganisation doit donc aussi prévoir leur simplification.

Puisque trois directeurs sont trop, un seul pas assez, prenons un moyen terme et gardons-en deux, l'un remplaçant l'autre en cas d'absence.

Sans rien diminuer à l'importance des Directions d'arrondissement, le Département administratif actuel pourrait être supprimé. On adjoindrait le service du contentieux au Département des travaux et les services de la comptabilité et de l'économat au Département de l'exploitation.

Pour maintenir un collège de plusieurs membres, les chefs du Contentieux et de la Traction assisteraient, avec voix consultative aux séances de la direction. Nous ne parlons pas, intentionnellement, des chefs des services de l'exploitation et de la voie dont nous nous occupons plus loin. Avec deux directeurs, deux chefs de services et le secrétaire de la direction, on aurait un collège propre à assurer d'une manière objective et uniforme la marche des affaires et apte à éviter tout abus de pouvoir.

Le service du Contentieux est déjà, en fait, intimément lié au Département des travaux. Aucun agrandissement, aucune extension, aucun travail important ne peuvent s'exécuter sans des expropriations préalables et la création ou la suppression de servitudes diverses. Le passage des dossiers d'un département à l'autre ne fait que ralentir sans profit la rapide conclusion des affaires.

Les rapports entre le service de la voie et le bureau du registre foncier attaché au contentieux sont également très étroits et il y aurait un réel avantage à ce que tous ces organes soient réunis sous une même direction.

Par contre, le bureau des tarifs, actuellement sous les ordres du chef du service du contentieux, devrait être détaché de ce service avec lequel il n'a rien de commun et rattaché au service de l'exploitation.

Le contrôle des dépenses, tel qu'il fonctionne aujourd'hui dans les arrondissements, pourrait être simplifié. Comme une part de son travail est refait au contrôle des dépenses de la Direction générale, on doit supprimer ce double emploi en centralisant à Berne toutes les écritures comptables qui peuvent l'être.

Le malheureux double emploi découlant des principes organiques de la loi actuelle sévit encore dans le Département des travaux comme dans celui de l'exploitation. Il y a certainement

une anomalie à ce que les directeurs ne soient pas en rapport direct avec les différents bureaux des services sous leurs ordres.

Pourquoi les directeurs des travaux et de l'exploitation ne seraient-ils pas les chefs effectifs de ces services importants, tout en conservant, à côté, la direction supérieure et subsidiaire du contentieux, de la traction, de la comptabilité et de l'économat?

Aujourd'hui, les directeurs de l'exploitation et des travaux partagent la responsabilité de la marche des services avec le chef de l'exploitation et l'ingénieur en chef de la voie. Les bureaux de ces derniers font leurs propositions à leurs chefs de service. Ceux-ci les soumettent à leurs chefs de départements et ces derniers, à leur tour, les présentent au collège directorial. C'est le double emploi dans toute son horreur.

Le chef de l'exploitation et les chefs du service de la voie et des bureaux techniques devraient prendre rang de sous-directeurs ou d'adjoints — qu'importe l'étiquette — et avoir, à ce titre, dans ces services, des compétences étendues.

Les postes de chefs de services ont leur raison d'être à la traction et dans les petits services où le genre de travail est nettement circonscrit. Mais pour l'exploitation et la construction les directeurs devraient avoir tout le personnel sous leurs ordres directs, sans intermédiaire. L'organisation actuelle est encore un héritage des compagnies privées qui, au début, avaient un directeur unique auquel on avait forcément adjoint des chefs de service pour l'exploitation et les travaux.

Il faudrait absolument arriver aussi à ce que les ingénieurs, les inspecteurs, les chefs de bureaux mêmes soient libres de régler, sans passer par les chefs de service ou la direction, des quantités d'affaires qui, dans l'organisation actuelle, nécessitent, à cause du manque de compétences des fonctionnaires, des écritures multiples et inutiles. Nous nous en voudrions de ne pas illustrer notre dire par un exemple concret:

Une garde-barrières dresse un procès-verbal contre un automobiliste qui, par imprudence, avarie une barrière. Cette affaire, simple en soi, peut avoir des suites juridiques; il est nécessaire que le contentieux en soit nanti. Après avoir passé par le chef de district, supérieur immédiat de la garde-barrières, vous pensez que procès-verbal est transmis directement par le bureau de l'ingénieur

de section au service du contentieux. Il n'en est rien. L'ingénieur de section l'expédie au bureau de l'ingénieur en chef. Ce dernier le transmet au chef du Département des travaux, qui le fait suivre au chef du Département des services administratifs et, en fin de compte, le contentieux le reçoit après ce long voyage. Ce procès-verbal est lu, contrôlé, enregistré dans les services d'abord, à la direction ensuite et — enfin — à sa destination définitive. Temps perdu, écritures superflues, double emploi! Et nous pourrions multiplier les exemples.

Il nous est impossible d'entrer ici dans les détails d'organisation des divers bureaux des Directions d'arrondissement. Ces questions d'ordre intérieur échappent au législateur et sont régies par des règlements d'exécution qui n'intéressent pas le public. Nous nous bornons à faire observer qu'aussi bien dans les arrondissements qu'à la Direction générale les services d'expédition devraient être centralisés et simplifiés et les bureaux d'enregistrement et d'archives également réorganisés comme en Bavière. A l'heure actuelle, ces derniers bureaux exigent dans un ou deux arrondissements trois ou quatre employés, tandis que dans les autres arrondissements cinq ou sept agents y sont occupés.

Nous exprimons le vœu que, une fois la réorganisation des C. F. F. décidée et entreprise, on ne néglige pas, comme on l'a fait lors du rachat, de demander l'avis des fonctionnaires moyens et subalternes. Ces derniers sont souvent à même d'indiquer, dans leur domaine restreint, des simplifications réalisables qui échappent à ceux qui ne voient ces questions de détail que de haut et de loin.

*Conclusions.*

Les C. F. F., comme toutes les administrations, vivent de traditions.

Nous croyons avoir démontré que, sinon tout de suite, au moins sitôt la guerre terminée, le moment sera venu de rompre avec celles qui nous ont été léguées par les anciennes compagnies privées et qui entravent et ralentissent la bonne marche de nos chemins de fer de l'Etat.

Les simplifications que nous avons proposées nous rapprocheraient d'une exploitation rationnelle et commerciale de notre réseau fédéral.

Si nous n'avions pas à tenir compte des différents facteurs politiques et régionaux inhérents à notre formation nationale, nous pourrions simplifier davantage encore. Mais il faut se borner.

Pour faire des C. F. F. une entreprise commerciale à fort rendement, il faudrait que le personnel, du haut en bas de l'échelle, participât aux bénéfices de l'exploitation et soit largement intéressé aux économies réalisées. Cette idée, qui aujourd'hui peut paraître hardie quand il s'agit d'une entreprise d'Etat, entrera peut-être dans le domaine des réalisations dans vingt ou cinquante ans. La guerre changera bien des notions, et ce qui semble outrancier maintenant risque d'être naturel plus tard. Les dernières années de son existence, la compagnie du Jura-Simplon était entrée timidement dans cette voie ; son successeur, la Confédération, n'a pas osé la suivre.

Dans notre démocratie, on redoute de bouleverser quelque régime administratif que ce soit, de peur de toucher aux positions acquises par les vieux fonctionnaires.

Dans le cas particulier, cette crainte est illusoire.

Une statistique exacte nous permet d'affirmer que dans un arrondissement C. F. F., en douze ans, à la suite de décès, retraites, démissions, plus du 25 % des fonctionnaires de l'administration centrale est remplacé.

Lors de la réorganisation des C. F. F., les mises à la retraite pourront être facilitées et un statut temporaire organisé pour ne pas léser les intérêts légitimes des anciens agents.

La Bavière nous a donné l'exemple à suivre. Ce que l'on a pu faire dans ce pays doit être aussi réalisable en Suisse.

Nous ne voulons pas allonger ce travail en établissant, par des chiffres, la portée financière des simplifications que nous préconisons. L'économie de notre projet est indiscutable et nous ne saurions mieux faire pour conclure que de mettre sous les yeux de nos lecteurs le tableau de l'organisation actuelle des C. F. F. en face du tableau de la réorganisation proposée.

(voir ces tableaux à pages 578 et 579.)

* * *

Nous avons terminé.

Si, au cours de notre étude, nous avons insisté un peu longuement sur certaines vérités qui — comme celle du double emploi, par exemple — paraissent évidentes par elles-mêmes, c'est que nous avons constaté que dans la pratique elles sont fort méconnues.

Enfin, nous n'avons pas la prétention d'avoir résolu d'une façon définitive le problème compliqué de la réorganisation des C. F. F.

Mais, comme en dernier ressort, la revision de la loi d'organisation des C. F. F. devra être soumise au peuple suisse, il nous a paru nécessaire de présenter sur cette question un travail d'ensemble jusqu'ici inexistant, tout en laissant faire à nos lecteurs toutes les réflexions que pourraient leur suggérer celles que nous venons de leur soumettre.

LAUSANNE, janvier 1917 PAUL ZUTTER

□□□

# DER PESSIMIST

Von WILLY BRETSCHER

Ich seh' ihn Tag für Tag, am Stab gebückt,
Die Stirn gefurcht in tiefen Leidesfalten,
Als hätten ihm die feindlichen Gewalten
Des Lebens ihre Male aufgedrückt.

Er schreitet, wie von Riesenlast bedrückt;
Sein Gruß ist fremd und frägt: Was quälst du mich?
Des Daseins Freudenkranz mir längst verblich;
Entschwunden ist, was einst auch mich beglückt. —

Jüngst lief ein Bübchen über seinen Pfad —
Und stolperte — und fiel und wollte weinen —
Er hub empor den blondgelockten Kleinen,

Und wie ich staunend zu der Gruppe trat,
Sah ich den Knaben zart und weich ihn leiten,
Und träumend stand sein Blick in fernen Weiten...

□□□