Rapport du Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral sur la gestion et les comptes de l'année 1901, pour transmission à l'Assemblée fédérale

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Comptes de l'année ... / Chemins de fer fédéraux**

Band (Jahr): **- (1901)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-676064

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

Generaldirektion S.B.B.
BIBLIOTHEK

Rapport

du

Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral sur la gestion et les comptes de l'année 1901, pour transmission à l'Assemblée fédérale.

(Du 30 mai 1902.)

Monsieur le Président de la Confédération,
Messieurs les Conseillers fédéraux,

Le règlement édicté par le Conseil fédéral le 7 novembre 1899, pour l'exécution 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 administrative des chemins de fer fédéraux, dispose que pour assurer la reprise de l'exploitation des chemins de fer fédéraux à la date du 1er mai 1903, le Conseil d'administration devra entrer en fonctions le 1er octobre 1900 et la Direction générale le 1er juillet 1901. Le premier rapport sur la gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux, que nous avons l'honneur de vous présenter en conformité de l'article 13, *A*, 7, de la loi fédérale précitée, doit donc en partie remonter à l'année 1900.

A. Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration élu par le Conseil fédéral, les Cantons et les Conseils d'arrondissement, a tenu sa séance constitutive le 24 octobre 1900 et procédé à l'élection de son président et vice-président, des scrutateurs et des mem-

bres de la Commission permanente. Les noms des membres du Conseil d'administration sont imprimés à la suite du présent rapport (annexe 1). Dans sa deuxième séance, du 28 novembre 1900, il a édicté son règlement et arrêté sa proposition non obligatoire pour l'élection des membres de la Direction générale.

Pendant l'année 1901, le Conseil d'administration a, dans 9 autres séances, pris les premières mesures préparatoires pour l'organisation de l'administration, ratifié successivement les nominations des chefs de service faites par la Direction générale, demandé à l'Assemblée fédérale les crédits nécessaires et accepté les rapports trimestriels de gestion de la Direction générale. L'activité du Conseil d'administration est devenue plus intense dès l'entrée en fonctions régulière de la Direction générale, soit le 1er juillet 1901. Tous les projets de cette dernière ont été soumis à une délibération préparatoire de la Commission permanente, avant leur présentation au Conseil d'administration, et nous sommes heureux de constater qu'un accord complet a été obtenu pour toutes les propositions à ce Conseil. La Commission permanente a tenu 3 séances en 1900 et 12 en 1901.

L'activité des organes de l'administration s'est sensiblement accrue par le fait qu'aux termes du contrat concernant l'achat à l'amiable du chemin de fer Central suisse, ratifié par l'Assemblée fédérale le 14 décembre 1900, la Direction générale a dû dès le 1er juillet 1901 se charger de la haute direction de l'exploitation au lieu et place de l'ancien Conseil d'administration de cette compagnie et qu'il fallait faire tous les préparatifs en vue de l'exploitation directe à partir du 1er janvier 1902. Le 18 décembre 1901, les Chambres fédérales ont en outre ratifié l'acquisition à l'amiable du Nord-Est suisse et il a été nécessaire d'organiser à bref délai, pour le 1er janvier 1902 également, la reprise de l'exploitation de cette compagnie.

Le Conseil d'administration a, en particulier, traité les affaires suivantes:

1. Propositions pour l'élection des membres de la Direction générale.

Ont été proposés par nous et élus par le Conseil fédéral:

M. *Placide Weissenbach*, Directeur de la division administrative du Département fédéral des chemins de fer (président et chef du Département du contentieux);

M. *Joseph Flury*, membre du Comité de Direction du chemin de fer Central suisse (vice-président et chef du Département de l'exploitation) ;

M. *Léopold Dubois*, Directeur de la banque cantonale neuchâteloise (chef du Département des finances) ;

M. *Jules Schmid*, chef du bureau des tarifs marchandises et inspecteur commercial du chemin de fer Nord-Est suisse (chef du Département commercial) ;

M. *Jean Tschiemer*, Directeur de la division technique du Département fédéral des chemins de fer (Département des travaux).

Ce dernier étant, à notre grand regret, décédé déjà avant son entrée en fonctions, le Conseil fédéral l'a remplacé sur notre proposition, par

M. *Otto Sand*, membre de la Direction des chemins de fer de l'Union suisse.

La période administrative a commencé le 1er juillet 1901 et prendra fin le 1er avril 1906.

2. Règlements. Les règlements suivants ont été édictés jusqu'ici :

Règlement du Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux (du 28 novembre 1900) ;

Règlement des Conseils d'arrondissement des chemins de fer fédéraux (du 27 décembre 1901) ;

N° 1. Règlement de la Direction générale (du 2 août 1901) ;

N° 2. Règlement des Directions d'arrondissement (du 27 décembre 1901) ;

N° 3. Règlement concernant les prescriptions générales de service pour les fonctionnaires et employés à poste fixe (du 17 octobre 1901) ;

N° 4. Règlement concernant l'organisation générale des services auprès de la Direction générale (du 17 octobre 1901) ;

N° 6. Règlement concernant les rapports réciproques entre le contrôle des dépenses, la tenue des livres et la caisse de la Direction générale et les mêmes services des arrondissements (du 17 octobre 1901) ;

N° 7. Règlement sur l'organisation des services du Département des finances de la Direction générale (du 17 octobre 1901) ;

N° 9. Règlement sur les bureaux des tarifs de la Direction générale (du 28 décembre 1901);

N° 13. Règlement pour le bureau du contentieux auprès de la Direction générale (du 17 octobre 1901);

N° 15. Règlement concernant les rapports entre la Direction générale et les Directions d'arrondissement (du 27 décembre 1901);

N° 17. Règlement sur l'organisation des bureaux de comptabilité des arrondissements (du 17 octobre 1901);

N° 21. Règlement concernant les indemnités pour voyages de service et pour frais de déménagement (du 28 décembre 1901);

N° 27. Règlement concernant l'octroi du libre parcours (du 28 décembre 1901);

N° 35. Règlement concernant le dépôt d'obligations dans les caisses des chemins de fer fédéraux (du 28 décembre 1901);

N° 61. Règlement concernant l'organisation des services du Département de l'exploitation de la Direction générale (du 27 décembre 1901);

N° 221. Règlement concernant l'organisation des services du Département des travaux de la Direction générale (du 28 décembre 1901).

3. Ratification de nominations. Le Conseil d'administration a ratifié les nominations ci-après faites par la Direction générale:

1. de M. *Louis Murset*, comme secrétaire général;
2. » » *Robert Forter*, comme chef du contrôle des dépenses;
3. » » *Samuel Mosimann*, comme teneur de livres principal;
4. » » *Charles Besson*, comme caissier principal;
5. » » *Gustave Bünzli*, comme chef du bureau des tarifs pour le service des voyageurs;
6. » » *Adolphe Toggweiler*, comme chef du bureau des tarifs pour le service des marchandises;
7. » » *Frédéric Leu*, comme chef du contrôle des recettes;
8. » » *Othmar Senn*, comme chef du bureau de détaxe;
9. » » *Charles-Emmanuel Forster*, et après sa nomination comme membre de la Direction du IIme arrondissement,
10. » » *Arsène Niquille*, comme chef du bureau du contentieux;

11. de M. *Robert Leubin*, comme chef de l'administration des caisses de pensions, de secours et de malades;
12. » » *Paul Baldinger*, comme chef principal de l'exploitation;
13. » » *Paul Frei*, comme inspecteur principal des télégraphes;
14. » » *Rodolphe Weyermann*, comme ingénieur en chef de la traction;
15. » » *Eusèbe Vogt*, comme ingénieur en chef.

4. **Projets de budgets.** Ont été adressés au Conseil fédéral pour être transmis à l'Assemblée fédérale:

1. Le budget pour 1901 (administration centrale à Berne), comportant une dépense totale de 225,000 francs (du 15 février 1901);

2. Crédits supplémentaires pour 1901, au montant de 93,000 francs (du 2 août 1901);

3. Budget des chemins de fer fédéraux pour 1902 (administration centrale à Berne et IIme arrondissement), consistant en:

1. Budget de l'exploitation, avec 5 annexes:
   a. Budget de l'économat;
   b. » de l'administration du matériel de la voie;
   c. » » » des imprimés;
   d. » des ateliers principaux à Olten;
   e. » de l'usine à gaz à Olten.
2. Budget du compte de profits et pertes;
3. Budget des dépenses de construction;
4. Budget du compte de capital
   (du 8 novembre 1901).

5. **Organisation des arrondissements.** Nous avons jugé convenable de maintenir intacte, pendant la période transitoire, la division existante des réseaux, de sorte que le IIme arrondissement comprend les lignes exploitées précédemment par le Central, tandis que celles exploitées par le Nord-Est forment le IIIme arrondissement; le IVme arrondissement n'aura de même provisoirement que les lignes exploitées par l'Union suisse. Nous prévoyons que la division, en conformité du règlement du 7 novembre 1899, aura lieu le 1er janvier 1903 pour les chemins de fer nationalisés jusqu'ici. En conséquence, nous avons pris:

1. l'arrêté concernant l'organisation provisoire du IIme arrondissement à Bâle (du 17 octobre 1901);

2. l'arrêté concernant l'organisation provisoire du IIIme arrondissement à Zurich (du 27 décembre 1901).

Sur la proposition du Conseil d'administration, le Conseil fédéral a nommé membres des Directions d'arrondissement:

IIme arrondissement.

M. *Charles-Emmanuel Forster*, chef du bureau du contentieux à la Direction générale (Présidence; Département des finances et du contentieux);

M. *Emile Frey*, ingénieur en chef de la traction du Gothard (Vice-présidence; Département de l'exploitation);

M. *Jacques Hui*, membre du Comité de Direction du chemin de fer Central suisse (Département des travaux).

IIIme arrondissement.

M. *Philippe Birchmeier*, président de la Direction du Nord-Est (Présidence; Département de l'exploitation);

M. *Eusèbe Mezger*, membre de la Direction du Nord-Est (Vice-présidence; Département des travaux);

M. le Dr *Henri Hafner*, Ier secrétaire de la Direction du Nord-Est (Département des finances et du contentieux).

6. Les *plans* pour l'agrandissement du bâtiment d'administration des chemins de fer Jura-Simplon à Berne, avec allocation d'un crédit de 450,000 francs, ont été approuvés le 28 décembre 1901.

7. Les *marchés* suivants ont été ratifiés par nous:

a. Marché passé les 9/15 octobre 1901 avec le Syndicat rhénan-westphalien des houillères à Essen et M. Hugo Stinnes à Mülheim sur Ruhr, pour la fourniture de houille (le 7 novembre 1901).

b. Convention conclue les 28 novembre/2 décembre 1901 avec la maison Les Petits-fils de François de Wendel & Cie., à Hàyange, pour la fourniture de rails et traverses (le 27 décembre 1901).

8. En ce qui concerne la situation des chemins de fer fédéraux vis-à-vis de l'Association des chemins de fer suisses, la décision suivante a été prise le 17 octobre:

a. Le Conseil d'administration prend acte de l'adhésion des chemins de fer fédéraux à la convention des 25/26 novem-

bre 1887, concernant l'organisation de l'*Association des chemins de fer suisses*, pour la période allant jusqu'au 1er mai 1903.

b. La Direction générale est chargée de dénoncer en temps utile cette convention pour le 1er mai 1903 et de faire le nécessaire pour qu'à cette date les relations réciproques créées par l'Association des chemins de fer suisses soient réglées à nouveau.

B. Direction générale.

Outre la préparation des affaires que nous venons d'énumérer, la Direction générale a dû, à côté de ses propres travaux d'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux, liquider les affaires ci-après en lieu et place du *Conseil d'administration* du Central suisse, en vertu des compétences que lui confère l'article 5 du contrat du 5 novembre 1900, concernant l'achat à l'amiable de cette compagnie par la Confédération :

1. Approbation du rapport de gestion du *Comité de Direction* du Central suisse, pour les Ier, IIme et IIIme trimestres de 1901.

2. Approbation du compte annuel et du bilan du *Central* pour l'année 1900.

Le solde actif du compte annuel ayant été de fr. 86,348. 39 inférieur à la somme mise à la disposition des actionnaires du Central par le contrat du 5 novembre 1900, nous avons adhéré à la proposition du Comité de Direction tendant à débiter de ce montant le fonds de réserve.

3. Approbation des comptes annuels du *chemin de fer du Bœtzberg*, pour les années 1899 et 1900.

4. Communication de l'approbation, par la commission compétente de revision, du compte annuel de l'entreprise du chemin de fer *Wohlen-Bremgarten*, pour l'année 1900.

5. Allocation d'un crédit de 56,500 francs pour l'extension de la gare de *Granges* (Soleure), dont 38,000 francs au débit du compte de construction et 18,500 francs à supporter par le compte d'exploitation.

6. Allocation d'un crédit de 75,000 francs pour l'établissement de deux nouvelles voies à la *gare aux marchandises de St-Jean*, à titre de supplément au crédit de construction y relatif.

7. Allocation d'un crédit supplémentaire de 310,000 francs pour l'acquisition du *magasin cantonal à sel*, situé près de la gare de Berne.

8. Ratification de la nomination de M. l'ingénieur *Stickelberger*, comme ingénieur en chef du Central en remplacement de M. Vogt, qui est devenu ingénieur en chef auprès de la Direction générale.

9. Examen de la réponse que le Comité de Direction du Central, agissant au nom des chemins de fer fédéraux, proposait de faire à la demande du *chemin de fer Berne-Neuchâtel* (ligne directe) concernant les conditions de jonction à la gare de Berne.

Ce procès pendant devant le Tribunal fédéral a trait à la demande faite au chemin de fer Berne-Neuchâtel de payer le coût des travaux de construction occasionnés par sa jonction à la gare de Berne; en principe, cette compagnie refusait tout paiement en capital et prétendait qu'en sa qualité de propriétaire de la gare, le Central devait exécuter à ses frais les travaux d'extension dont il s'agit et ne pouvait réclamer au chemin de fer aboutissant qu'une participation équitable au paiement des intérêts. Comme cette manière de voir ne pouvait pas être reconnue en principe et que son adoption aurait pour les chemins de fer fédéraux d'importantes conséquences pécuniaires, nous serons obligés de suivre au procès si une entente entre les parties ne peut pas intervenir.

10. Ratification du IIme supplément du 19 novembre 1901 à la convention conclue le 11 septembre 1883 avec le *chemin de fer du Seethal suisse*, au sujet de la cojouissance de la station de Lenzbourg du chemin de fer du Sud de l'Argovie.

Eu égard à l'établissement du tronçon Lenzbourg-Wildegg du chemin de fer du Seethal, avec la nouvelle station de Lenzbourg-Stadt, ainsi qu'à l'allégement qui en est résulté pour la station de Lenzbourg, et vu la loi fédérale du 21 décembre 1899 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer secondaires, la somme totale à payer par le Seethal pour la cojouissance a été réduite de 9500 à 6000 francs par an.

11. Ratification des conventions des 8/21 octobre 1901 conclues avec le *chemin de fer Berthoud-Thoune*, au sujet de la cojouissance des gares de Thoune et de Berthoud.

12. Approbation de la convention du 2 décembre 1901 conclue avec les *chemins de fer impériaux en Alsace-Lorraine*, au sujet de l'affermage à ces derniers du nouveau tronçon

entre la gare aux marchandises de St-Jean et la gare principale du Central suisse à Bâle et de la cojouissance de ces deux gares. La ratification de cette convention par le Conseil fédéral et l'Assemblée fédérale demeure réservée.

Le rapport de gestion du *Central suisse* pour l'année 1901 contient des renseignements sur le contenu de ces conventions. Les affaires concernant le réseau du Central ayant en effet encore été traitées au nom de la Confédération par le Comité de Direction du Central, après le transfert de cette entreprise, un rapport de gestion spécial, pour l'année 1901, a été fait comme précédemment et nous l'annexons au nôtre. Ce rapport spécial fournit des renseignements circonstanciés sur la gestion complète du Central. Des rapports spéciaux concernant les lignes communes, le chemin de fer du Sud de l'Argovie et l'entreprise Wohlen-Bremgarten, exploités par le Central, ont de même été faits.

L'exploitation du *chemin de fer Nord-Est suisse* a été gérée en 1901 par les autorités de cette compagnie, sans la collaboration de l'administration des chemins de fer fédéraux; nous ne pouvons dès lors pas rapporter à ce sujet et devons nous contenter d'annexer à notre rapport les rapports de gestion qui ont été faits de la même manière que jusqu'ici pour le réseau du Nord-Est et pour les lignes communes du Boetzberg, y compris le Koblenz-Stein, exploitées par le Nord-Est.

Passant à la gestion proprement dite de l'administration des chemins de fer fédéraux, il faut mettre en relief que l'occupation principale de la Direction générale a consisté à prendre les *mesures nécessaires en vue de la préparation de la nationalisation*. A ce sujet, il convient de signaler en particulier ce qui suit:

I. Généralités.

Le 1er juillet 1901, la Direction générale est entrée en fonctions et a tenu sa première séance. Ses bureaux ont dû être installés dans différents bâtiments et vu l'accroissement constant du personnel, il a été nécessaire d'augmenter petit-à-petit le nombre des locaux loués, qui se trouvent à la Christoffelgasse 7 (Présidence, Département des travaux et Département du contentieux), à la Schauplatzgasse 37 (Département de l'exploitation) et au Falkenplatz 22 (Département des finances et Département commercial).

Le tableau joint (annexe 2) renseigne sur l'effectif du personnel à fin 1901.

A part l'organisation du secrétariat (chancellerie et enregistrement des pièces), il y a lieu de mentionner parmi les affaires qui ont dû être traitées :

1. Les compagnies des chemins de fer suisses principaux et les administrations des chemins de fer étrangers voisins ont été priées de nous remettre les prescriptions sur leur *organisation intérieure*; il a été fait droit de toute part à ces demandes et lors de l'élaboration des règlements sur la matière, ces matériaux ont aussi été pris en considération.

2. Des négociations ont été entamées avec l'*Association des chemins de fer suisses*, au sujet de la situation des chemins de fer fédéraux vis-à-vis d'elle ; elles ont abouti aux décisions du Conseil d'administration mentionnées ci-dessus. L'Association a chargé notre Direction générale de la présidence pour l'année 1902.

3. L'administration fédérale des télégraphes a autorisé la nôtre, qui lui en avait fait la demande, à *utiliser gratuitement le télégraphe du chemin de fer* pour les affaires de service du chemin de fer ; en conformité de la loi sur les taxes postales, l'administration fédérale des postes avait précédemment déjà concédé la *franchise* à l'administration des chemins de fer fédéraux, en sa qualité d'autorité fédérale, tandis que les envois en service du chemin de fer restent soumis au modus vivendi faisant actuellement règle pour les chemins de fer privés.

4. Comme les fonctionnaires qui entreront au service des chemins de fer fédéraux avant le 31 mars 1903 n'y passent pas une période administrative entière, il y avait lieu de déterminer dans quelle mesure l'*augmentation* légale *de traitement* leur revenait proportionnellement à la durée effective de l'emploi. En se basant sur les prescriptions édictées par le Conseil fédéral pour l'administration générale de la Confédération, la Direction générale a pris la décision suivante :

a. Relativement aux *augmentations régulières de traitement* prévues par la loi sur les traitements du 29 juin 1900 (art. 4), les prescriptions ci-après font règle *pour les fonctionnaires et employés qui entrent en fonctions au cours d'une période administrative :*

lors de l'entrée avant le 30 septembre de la première année de la période administrative, l'augmentation de traitement est accordée en plein ;

lors de l'entrée avant le 30 septembre de la seconde année de la période administrative, il est alloué les $^2/_3$ de cette augmentation ;

lors de l'entrée avant le 30 septembre de la troisième année de la période administrative, il est accordé le $^1/_3$ de cette augmentation et

lors de l'entrée après le 30 septembre de la troisième année de la période administrative, il n'est pas accordé d'augmentation de traitement.

b. La jouissance de l'augmentation de traitement part du 1er avril de l'année dans laquelle commence une nouvelle période administrative.

5. Le 14 décembre 1901, la Direction générale se conformant à l'article 2 de la loi sur les traitements, du 29 juin 1900, a soumis à l'approbation du Conseil fédéral le projet d'une *échelle des traitements,* qui fixe le minimum et le maximum du traitement pour chaque fonction et emploi. Ce projet tient compte dans la mesure du possible des pétitions y relatives du personnel des chemins de fer. L'approbation du projet par le Conseil fédéral est intervenue le 7 janvier 1902.

6. Une pétition du chemin de fer de la *Vallée de la Tœss* et de celui d'*Uerikon à Bauma* demandant que leurs relations de trafic avec les chemins de fer fédéraux soient favorisées dans la plus large mesure possible, ne pourra recevoir une solution qu'après le rachat des chemins de fer de l'Union suisse.

7. L'*échange des cartes annuelles de libre parcours* avec d'autres entreprises de transport a dû commencer vers la fin de novembre, afin de pouvoir autant que possible être terminé à la fin de l'année. Comme le règlement de cette question ne pouvait être que provisoire, la nationalisation n'ayant été que partielle, les dispositions du règlement n° 27 approuvé ensuite par le Conseil d'administration, ont été appliquées en se basant sur le procédé antérieur du Central. Des exceptions ont dû être consenties en tant que nous sommes encore liés par contrat jusqu'à fin 1902, par les arrangements de l'Association des chemins de fer suisses. Le rachat du Nord-Est suisse n'étant intervenu que vers la fin de 1901, on a dû laisser à sa Direction le soin de régler d'une manière indépendante et encore avant le Nouvel an l'échange des cartes pour ses lignes, mais en observant les dispositions du règlement du 7 novembre 1899 pour l'exécution de la loi sur le rachat. Pour l'année 1902, il est dès lors encore délivré des cartes annuelles spéciales pour le IIIme arrondissement.

II. Département des finances.

I. Dépenses de l'administration centrale à Berne.

	Crédit budgétaire.	Crédit supplémentaire.	Crédit total.	Dépenses effectives.
A. Conseil d'administration	25,000	—	25,000	6,731. 40
B. Direction générale. — *I. Traitements.*				
1. Membres de la Direction générale . .	37,500	—	37,500	37,500. —
2. Secrétariat général	15,500	3,625	19,125	15,911. 80
3. Département des finances	10,250	3,500	13,750	9,500. —
4. Département commercial	17,650	10,800	28,450	21,074. 25
5. Département de l'exploitation . . .	27,700	13,375	41,075	31,141. 80
6. Département des travaux	13,000	9,150	22,150	14,383. 35
7. Département du contentieux . . .	6,100	—	6,100	5,119. 45
II. Indemnités de voyages.				
Déplacements, voyages, déménagements .	15,000	5,000	20,000	5,476. —
III. Frais de bureau.				
1. Loyers	7,500	5,000	12,500	13,368. 20
2. Matériel, chauffage, éclairage et eau .	2,500	2,500	5,000	7,285. 85
3. Ameublement	30,000	30,000	60,000	62,719. 05
4. Frais d'impression et de lithographie .	8,000	2,000	10,000	22,869. 90
5. Livres, revues et journaux . . .	3,000	—	3,000	2,261. 81
6. Fournitures générales de bureau . .	5,000	2,000	7,000	8,316. 38
IV. Dépenses diverses.				
1. Quote-part des C. F. F. aux cotisations des membres des caisses de secours des compagnies	—	5,200	5,200	3,754. 25
2. Divers	1,300	850	2,150	4,320. 88
	225,000	93,000	318,000	271,734. 37

Ces dépenses se divisent en :

Dépenses d'exploitation		fr. 210,996. 32
Dépenses à porter au compte de construction :		
Ameublement	fr. 62,719. 05	
÷ Dépenses d'ameublement non portées au compte de construction	» 1,981. —	
A porter au compte de construction	fr. 60,738. 05	» 60,738. 05
Dépenses totales		fr. 271,734. 37

Ad A. Il avait été prévu 8 séances du conseil d'administration et 16 de commissions, tandis que pendant le 2me semestre de 1901, le Conseil d'administration n'a eu que 7 séances et sa commission permanente 9.

Ad B I 2 à 7. Les dépenses n'ont pas atteint le montant des crédits demandés parce que l'entrée en fonctions d'une partie du personnel a été retardée.

Ad B II. Ensuite du peu de temps que nous avions à notre disposition pour organiser l'administration générale et pour préparer la reprise du Central et du Nord-Est, nous avons dû limiter au strict nécessaire les déplacements des membres de la Direction générale et des fonctionnaires supérieurs.

Ad B III 1. L'excédent de dépenses provient de ce que nous avons dû louer à partir du 1er novembre l'immeuble Falkenplatz 24.

Ad B III 2. L'excédent de dépenses est dû aux frais d'installation de lumière dans nos nouveaux locaux.

Ad B III 4 et 6. Le coût des impressions des nombreux rapports et règlements ainsi que des projets de budgets a de beaucoup dépassé nos prévisions.

II. Bilan de l'administration centrale des chemins de fer fédéraux au 31 décembre 1901.

Relativement au bilan qui est joint comme annexe 3. II. au présent rapport, nous avons à donner les explications suivantes :

Actif.

1. Compte de construction. Il est formé de :

Mobilier acquis par la Direction générale pendant le 2me semestre 1901		fr. 60,738. 05
Mobilier (coffres-forts, etc.) acquis précédemment par le Département fédéral des finances pour le compte de l'administration des chemins de fer fédéraux		» 13,151. 15
		fr. 73,889. 20

2. Dépenses à amortir. Elles comprennent les pertes de cours sur l'émission d'obligations de l'emprunt 3 ½ % de 1899 et les frais d'organisation des chemins de fer fédéraux.

a) Pertes de cours sur l'émission d'obligations de l'emprunt 3 ½ % de 1899 :

sur ventes faites par le Département fédéral des finances en 1900		fr. 500,303. 20
sur ventes faites par le Département fédéral des finances en 1901		» 1,829,625. —
		fr. 2,327,928. 20

b) Frais d'organisation des chemins de fer fédéraux :

Excédent des dépenses faites pour le compte de l'administration des chemins de fer fédéraux par le Département fédéral des finances suivant compte d'Etat de 1899 (pages 68 et 69)	fr. 227,177. 40	
÷ Achat d'un coffre-fort à porter au compte de construction	» 1,750. —	
		fr. 225,427. 40
Excédent des dépenses faites pour le compte de l'administration des chemins de fer fédéraux par le Département fédéral des finances suivant compte d'Etat de 1900 (pages 68 et 69)	fr. 58,844. 41	
÷ Achat de 3 coffres-forts à porter au compte de construction	» 5,339. 50	
		» 53,504. 91
	A reporter	fr. 278,932. 31

		Report	fr. 278,932. 31
Excédent des dépenses faites pour le compte de l'administration des chemins de fer fédéraux par le Département fédéral des finances suivant extrait de compte au 31 décembre 1901 . . .		fr. 332,473. 35	
÷ Achat d'un coffre-fort à porter au compte de construction .	fr. 1,750. —		
Mobilier à porter au compte de construction	» 4,311. 65		
Paiements pr compte de la Direction générale pendant le 2me semestre de 1901, compris dans le poste ci-après	» 169,095. 35		
		» 175,157. —	
			» 157,316. 35
Dépenses de la Direction générale pendant le 2me semestre de 1901			» 210,996. 32
			fr. 647,244. 98

Les frais d'organisation des chemins de fer fédéraux devront être amortis en cinq ans à partir de 1903.

3. Fonds disponibles. Ils comprennent : caisse et dépôts en banques, fonds publics et portefeuille de change et débiteurs divers.

a) *Caisse et dépôts en banques.*

Caisse principale à Berne	fr. 12,708. 85
Virement à la Banque cantonale de Berne par le Département fédéral des finances . .	» 1,000,000. —
Virement pour solde de compte à la Banque cantonale de Berne par le Département fédéral des finances	» 1,138,915. 94
Dépôts dans différentes banques par le Département fédéral des finances . . .	» 3,262,710. 55
	fr. 5,414,335. 34

b) *Fonds publics et portefeuille de change.*

Désignation	Nominal		Cours	Valeur d'inventaire		Totaux par catégorie de titres	
	Fr.	Ct.		Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Obligations 3½ % de chemins de fer.							
Jura Berne-Lucerne 1889	4,255,000	—	Pair	4,255,000	—		
» » » 1889	3,595,000	—	97 ½	3,505,125	—		
» » » 1889, Brünig . . .	1,378,000	—	Pair	1,378,000	—		
» » » 1889, » . . .	170,000	—	97 ½	165,750	—		
Jura-Simplon 1894	18,373,000	—	Pair	18,373,000	—		
Central Suisse 1894 (septembre) . . .	4,692,000	—	»	4,692,000	—		
» » 1894 (décembre) . . .	3,531,000	—	»	3,531,000	—		
Nord-Est Suisse 1894	1,914,000	—	»	1,914,000	—		
» » 1895	1,257,500	—	»	1,257,500	—		
» » 1896	4,870,000	—	»	4,870,000	—		
» » 1897	684,000	—	»	684,000	—		
Gothard 1895	17,391,500	—	»	17,391,500	—		
	62,111,000	—		62,016,875	—	62,016,875	—
Obligations 4 % de chemins de fer.							
Central Suisse 1876	888,000	—	Pair	888,000	—		
» » 1880	516,000	—	»	516,000	—		
» » 1892	3,463,000	—	»	3,463,000	—		
» » 1900	4,800,000	—	»	4,800,000	—		
A reporter	9,667,000	—		9,667,000	—	62,016,875	—

Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

l'approbation du rapport du conseil d'administration des chemins de fer fédéraux sur la gestion et les comptes de l'année 1901.

(Du 4 octobre 1902.)

Monsieur le président et messieurs,

A teneur de l'article 13, litt. B, chiffre 3 *a*, de la loi sur le rachat, du 15 octobre 1897, c'est au Conseil fédéral qu'il appartient d'effectuer le dépôt du budget, du compte et du rapport annuels entre les mains des Chambres fédérales.

Dans notre rapport du 12 juin 1902 relatif à l'approbation du budget des chemins de fer fédéraux, nous avons dit qu'à notre avis le Conseil fédéral n'était pas tenu de se borner simplement à recevoir le budget du conseil d'administration des chemins de fer fédéraux et à le transmettre tel quel à l'Assemblée fédérale, mais qu'avant cette transmission il devait le soumettre à l'examen du Département des chemins de fer, qui lui présenterait ensuite des propositions. Et nous ajoutions que le Conseil fédéral se chargeait non seulement de déposer le budget, mais aussi de le soutenir devant les Chambres fédérales.

On pourrait dire la même chose au sujet du dépôt du rapport et du compte annuels. En ce qui concerne ce dernier, nous

ferons notamment remarquer encore qu'en principe les chemins de fer fédéraux sont soumis à la loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer du 27 mars 1896; or, d'après les articles 2 et 15 de cette loi, les comptes et bilans des administrations de chemins de fer sont examinés par le Conseil fédéral.

Nous avons en conséquence fait examiner d'abord par le Département des chemins de fer si le « rapport du conseil d'administration des chemins de fer fédéraux sur la gestion et les comptes de l'année 1901 », rapport qui nous a été remis le 30 mai 1902, répondait aux dispositions de la loi sur la comptabilité et, par arrêté du 15 septembre 1902, nous avons approuvé sous certaines réserves les comptes et bilans concernant l'administration centrale, l'ancien chemin de fer Central, le chemin de fer du Sud de l'Argovie, la ligne Wohlen-Bremgarten, l'ancien chemin de fer du Nord-Est et le chemin de fer du Bötzberg. Cet arrêté est joint aux actes. Nous avons, par notre arrêté du 29 septembre 1902, liquidé une demande de la Direction générale tendante à un nouvel examen de deux réserves.

Les entreprises de chemins de fer ayant le droit, à teneur de l'article 16, alinéa 2, de la loi sur la comptabilité, de recourir au *Tribunal fédéral,* il est évident que l'*Assemblée fédérale* n'a pas à s'occuper de ces arrêtés du Conseil fédéral. Nous pouvons donc aussi nous abstenir de reproduire dans le projet de votre arrêté d'approbation les réserves sous lesquelles nous avons approuvé les comptes et bilans. Toutefois, nous désirons d'ores et déjà prévenir l'opinion suivant laquelle on pourrait supposer que l'approbation sans réserve de votre part annule les arrêtés que nous avons pris en vertu de la loi sur la comptabilité. C'est pourquoi nous avons étendu la proposition du conseil d'administration par l'introduction d'un nouveau chiffre 4.

Il nous reste encore à vous rappeler que, par note insérée au protocole, le Conseil national nous a accordé le 19 juin 1902, et le Conseil des Etats le 28 du même mois, l'autorisation de verser au personnel de l'ancien chemin de fer Central, en la prélevant sur l'excédent du compte de 1901, la gratification habituelle au montant de 300,000 francs. D'après le rapport de la Direction générale, le versement des différentes répartitions a eu lieu à fin juillet 1902.

Les comptes ne nous donnent lieu à aucune autre observation.

En examinant le *rapport de gestion,* nous n'avons rien trouvé qui pût nous empêcher d'adhérer à la proposition du conseil

d'administration tendante à ce qu'il fût approuvé. Ce rapport a une importance spéciale en ce sens qu'il est le premier de cette nature et qu'il nous fait connaître les débuts du fonctionnement de l'administration des chemins de fer fédéraux. Si l'on considère combien grande et peu ordinaire était la tâche consistant à organiser les différentes branches de l'administration et à les mettre en harmonie entre elles, il y a lieu d'être satisfait du résultat de cette première année. Les autorités proposées aux chemins de fer fédéraux ont en tout cas démontré qu'elles s'efforcent dans la mesure du possible de répondre aux espérances fondées partout sur la nationalisation.

Nous recommandons le projet d'arrêté ci-après à votre approbation et saisissons cette occasion pour vous présenter, monsieur le président et messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 4 octobre 1902.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le président de la Confédération,
ZEMP.

Le chancelier de la Confédération,
RINGIER.

Annexes :

1. Rapport du conseil d'administration du 30 mai 1902.
2. Comptes et bilans de l'année 1901.
3. Rapport et comptes annuels du chemin de fer Central suisse pour 1901.
4. Rapport et comptes annuels du chemin de fer du Sud de l'Argovie pour 1901.
5. Rapport et comptes annuels de l'entreprise de chemin de fer Wohlen-Bremgarten pour 1901.
6. Rapport et comptes annuels des chemins de fer du Nord-Est pour 1901.
7. Rapport et comptes annuels du chemin de fer du Bötzberg pour 1901.

Projet.

Arrêté fédéral

portant

approbation du rapport de gestion et des comptes des chemins de fer fédéraux pour l'année 1901.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu le rapport du conseil d'administration des chemins de fer fédéraux, du 30 mai 1902, sur la gestion et les comptes de l'année 1901 et les pièces y annexées;

Vu le message du Conseil fédéral du 4 octobre 1902,

arrête :

1. Le compte de 1901 et le bilan au 31 décembre 1901 *de l'administration centrale des chemins de fer fédéraux* sont approuvés.

2. Le compte de 1901 et le bilan au 31 décembre 1901 de *l'ancien chemin de fer Central* sont approuvés; le solde actif du compte des profits et pertes, au montant de fr. 1,480,286. 24, sera, après prélèvement d'un montant de 300,000 francs destiné au paiement d'une gratification générale au personnel de l'ancien chemin de fer Central, employé à amortir le

compte des pertes résultant des différences de cours sur l'émission des obligations 3 $^1/_2$ $^0/_0$ de l'emprunt fédéral de 1899.

3. Le compte de 1901 et le bilan au 31 décembre 1901 de *l'ancien chemin de fer du Nord-Est* sont approuvés ; le solde actif du compte des profits et pertes, au montant de fr. 228,070. 58, sera employé à amortir le compte des pertes résultant des différences de cours sur l'émission des obligations 3 $^1/_2$ $^0/_0$ de l'emprunt des chemins de fer fédéraux de 1899.

4. Ces arrêtés d'approbation ne portent pas atteinte aux arrêtés du Conseil fédéral des 15 et 29 septembre 1902 concernant les comptes et bilans des chemins de fer fédéraux.

5. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux pour l'année 1901 est approuvée.

Rapport

du

Conseil fédéral à la commission du Conseil des Etats nommée pour l'examen du rapport de gestion et des comptes des chemins de fer fédéraux de 1901.

(Du 8 décembre 1902.)

Monsieur le président et messieurs,

Dans notre message du 4 octobre 1902 concernant l'approbation du rapport du conseil d'administration des chemins de fer fédéraux sur la gestion et les comptes de l'année 1901, nous avons fait remarquer entre autres que, par arrêté du 15 septembre 1902, nous avons approuvé les comptes, après avoir fait examiner par le Département des Chemins de fer s'ils répondaient aux dispositions de la loi sur la comptabilité, et que, par arrêté du 29 septembre 1902, nous avons liquidé une demande de la Direction générale tendante à un nouvel examen de deux réserves. Nous ajoutions que les entreprises de chemin de fer ayant le droit, à teneur de l'article 16, alinéa 2, de la loi sur la comptabilité, de recourir au *Tribunal fédéral*, il est évident que l'*Assemblée fédérale* n'a pas à s'occuper de ces arrêtés du Conseil fédéral.

Il résulte d'une lettre de M. le président de votre commission au chef de notre Département des Chemins de fer que vous désirez avoir une justification approfondie de cette manière de voir, tenant compte en particulier des compétences

attribuées à l'Assemblée fédérale par l'article 13, A, chiffre 7, de la loi sur le rachat, du 15 octobre 1897, et en général de la situation de cette autorité au point de vue du droit fédéral.

En déférant à ce désir, nous nous abstiendrons de développer à nouveau la question de savoir si le budget, le compte et le rapport de gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux *doivent* être soumis, à teneur de l'article 85 de la Constitution fédérale, à l'approbation des Chambres fédérales. La discussion qui a eu lieu en son temps sur cette question, dans les commissions et au sein des Chambres, ne nous permet pas de supposer qu'une autre manière de voir se soit fait jour depuis. La disposition constitutionnelle susrappelée était toutefois, comme on le sait, la seule raison qui ait décidé en faveur de l'adoption des chiffres 6 et 7 de l'article 13 actuel, lettre A, de la loi sur le rachat, tandis que des considérations pratiques parlaient en faveur de l'approbation du budget annuel par le Conseil d'administration et de l'approbation du compte et du rapport de gestion par le Conseil fédéral. En tant qu'il s'agit donc du dernier point de votre lettre, soit donc de la situation de l'Assemblée fédérale au point de vue du droit fédéral, nous croyons pouvoir nous borner à ces quelques observations.

Passant à la disposition légale suivant laquelle «l'examen et l'approbation du compte annuel et du rapport de gestion» appartiennent à l'Assemblée fédérale, nous devons en général laisser à l'Assemblée fédérale le soin de décider de quelle façon et dans quelle mesure elle entend procéder à cet examen.

Toutefois, par cet examen, on ne devra naturellement pas empiéter sur les compétences des autres autorités fédérales. C'est ce qui aurait lieu si l'Assemblée fédérale entendait aussi procéder à l'examen à teneur de la loi sur la comptabilité. Dans notre premier rapport nous nous sommes laissés guider par les considérations de forme ci-après:

La loi fédérale concernant l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération, ainsi que l'organisation et l'administration des chemins de fer fédéraux, du 15 octobre 1897, renferme la disposition suivante, à l'article 11: «La législation fédérale en matière de chemins de fer est applicable aux chemins de fer fédéraux, dans la mesure où cette application sera compatible avec les dispositions de la présente loi». Plus loin, à son article 13, litt. B, chiffre 4, la même loi accorde au Conseil fédéral «les attributions qu'il possède actuellement à l'égard des chemins de fer privés, en tant que ces

attributions ont encore leur raison d'être à l'égard des chemins de fer fédéraux ».

La loi dite sur la comptabilité, soit la loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer, du 27 mars 1896, fait incontestablement aussi partie de la législation fédérale en matière de chemins de fer. Cette loi est donc également applicable aux chemins de fer fédéraux, dans la mesure où cette application a sa raison d'être à leur égard. Pour discuter cette question, il ne faut toutefois pas partir du point de vue que la loi sur la comptabilité a été établie principalement pour élucider divers problèmes du rachat des chemins de fer conformément aux concessions; l'application d'une loi est en effet réglée en premier lieu par sa *teneur* et d'une façon tout à fait subsidiaire par l'intention du législateur. La comptabilité de tous les chemins de fer situés en Suisse est soumise, à teneur de l'article 1er de la loi sur la comptabilité, aux prescriptions de cette loi. Aux termes de l'article 2, les comptes et bilans seront établis d'après des formulaires uniformes, arrêtés par le Conseil fédéral; ils seront clôturés chaque année au 31 décembre et soumis à l'examen et à l'approbation du Conseil fédéral, dans un délai à fixer par lui. Cet examen se rapporte, d'après l'article 15, à la question de savoir « si les comptes et bilans, les justifications du produit net et des dépenses de premier établissement présentés par les administrations de chemins de fer répondent aux dispositions de ladite loi, aux statuts et règlements des entreprises de chemins de fer, ainsi qu'aux concessions. » Si donc les chemins de fer fédéraux n'ont ni statuts, ni concessions, les prescriptions de la loi sur la comptabilité et les règlements avec lesquels les comptes et bilans doivent être en harmonie restent cependant en vigueur, et, suivant article 15 précité, le *Conseil fédéral* est compétent à cet égard. S'il estime que les comptes ne répondent pas aux prescriptions légales ou réglementaires, il a le droit, en vertu de l'article 16, de prendre les mesures nécessaires après avoir entendu l'administration du chemin de fer. Celle-ci peut recourir au *Tribunal fédéral*, dans les trente jours de leur communication, contre les mesures prises par le Conseil fédéral, et soumettre les questions litigieuses à ce tribunal pour être tranchées par lui définitivement.

Dès que par cette voie l'on serait arrivé à accorder à l'administration des chemins de fer fédéraux le droit de recourir au Tribunal fédéral contre les mesures du Conseil fédéral, tout examen de ces mesures effectué par l'Assemblée fédérale, de sa propre autorité, constituerait un empiètement sur les compétences du Tribunal fédéral.

L'invitation de votre commission nous a cependant engagés à soumettre cette question, eu égard notamment à la compétence du Tribunal fédéral, à une nouvelle étude, qui nous a conduits à des résultats en partie différents.

La loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer, du 27 novembre 1896, fait évidemment partie de la « législation fédérale en matière de chemins de fer », dont parle l'article 11 de la loi concernant l'organisation des chemins de fer fédéraux, du 15 octobre 1897. La loi sur la comptabilité doit donc être applicable aussi aux chemins de fer fédéraux, mais, aux termes de l'article 11 de la loi concernant l'organisation, dans la mesure seulement où cette application aura sa raison d'être à leur égard. Il faut donc, avant l'application d'une loi fédérale quelconque en matière de chemins de fer et de tout principe de droit en découlant, être fixé sur la question de savoir si cette application a sa raison d'être à l'égard des chemins de fer fédéraux.

Si, à présent, nous examinons la loi sur la comptabilité, il est incontestable avant tout que cette loi est d'une part une loi de surveillance sur les chemins de fer et que, d'autre part, elle a été édictée en vue de la préparation du rachat conformément aux concessions. Comme les chemins de fer dont il s'agissait sous ce dernier rapport étaient tous des chemins de fer privés, et que les droits de surveillance sur la comptabilité des chemins de fer ont amené le Conseil fédéral à rendre des décisions concernant la justification des comptes établis, lesquels ont exercé une influence sensible sur le prix de rachat des lignes, on a dû créer, à côté du Conseil fédéral, — qui était non seulement une autorité de surveillance, mais aussi le représentant de la Confédération appelée éventuellement à exécuter le rachat, — une instance judiciaire impartiale, chargée de procéder à l'examen des mesures prises par le Conseil fédéral à teneur de la loi sur la comptabilité. Car, comme il s'agissait précisément de l'influence à exercer sur la valeur de rachat, les actionnaires étaient finalement menacés, comme membres des compagnies, dans leurs droits privés, attendu que la part de chaque actionnaire, pris individuellement, dépendait de la fixation définitive du prix du rachat. La protection de ces droits privés réclamait nécessairement une instance judiciaire chargée d'un nouvel examen des mesures administratives du Conseil fédéral.

Ce point de vue touchant la protection des droits privés n'entre plus du tout en considération dans la situation juri-

dique actuelle. Dans l'établissement des comptes des chemins de fer fédéraux, il s'agit exclusivement de la comptabilité d'une administration publique de la Confédération; les intérêts privés ne sont mis en jeu en aucune façon.

Mais ce point de vue conduit encore à une autre considération d'une grande importance. Les chemins de fer fédéraux constituent une division spéciale de l'administration fédérale, comme le dit expressément l'article 12, alinéa 2, de la loi concernant l'organisation. Nous ne voulons pas résoudre ici la question de savoir si les chemins de fer fédéraux doivent être considérés comme constituant une personne juridique (une corporation de droit public). Il nous suffit d'arriver à établir qu'ils forment une branche de l'administration fédérale. Ceci exclut toute possibilité d'une immixtion du Tribunal fédéral.

Une administration, prise individuellement, ne peut pas, quelque indépendante que puisse être d'ailleurs son organisation, attaquer, par voie de procès, les mesures du Conseil fédéral devant le Tribunal fédéral. Le Conseil fédéral est chargé, à teneur de l'article 102, chiffre 12, de la constitution fédérale, de *toutes les branches* de l'administration qui appartiennent à la Confédération. Et il n'est responsable de cette administration qu'envers l'Assemblée fédérale et non pas vis-à-vis du Tribunal fédéral. Par une décision du Tribunal fédéral, cette partie de la gestion administrative du Conseil fédéral serait toutefois enlevée au contrôle de l'Assemblée fédérale, et, par là, on dérangerait, sous ce rapport, toute l'organisation des pouvoirs publics de la Confédération.

Nous pouvons aussi renvoyer à la teneur de l'article 13, B, chiffre 4, de la loi concernant l'organisation des chemins de fer fédéraux. On y énumère, parmi les attributions du Conseil fédéral dans la direction supérieure de l'administration :

« 4. Celles qu'il possède actuellement à l'égard des chemins de fer privés, en tant que ces attributions ont encore leur raison d'être à l'égard des chemins de fer fédéraux ».

Si par l'exercice des attributions qu'il possède actuellement à l'égard des chemins de fer privés, nous entendons aussi le droit de prendre des décisions concernant l'établissement des comptes à teneur de la loi sur la comptabilité, il n'est cependant question dans la loi que d'attributions appartenant au Conseil fédéral; nulle part il n'est dit que l'administration des chemins de fer fédéraux possède, vis-à-vis des décisions du Conseil fédéral, les droits de recours au Tribunal fédéral qui

étaient assurés aux compagnies de chemins de fer privées à l'égard de mesures prises par le Conseil fédéral.

Mais il ressort aussi du passage précité de la loi concernant l'organisation des chemins de fer fédéraux qu'en tant que la loi sur la comptabilité est une loi de surveillance sur les chemins de fer en général, le Conseil fédéral possède les droits découlant de cette loi, que dès lors la comptabilité des chemins de fer fédéraux est réglée par les prescriptions matérielles de ladite loi et que le Conseil fédéral a le droit et l'obligation d'en réclamer l'application. Si le Conseil fédéral se voit dans le cas de prendre certaines mesures, les organes des chemins de fer fédéraux peuvent bien demander qu'elles soient soumises à un nouvel examen du Conseil fédéral même, mais il ne leur appartient pas de porter l'affaire plus loin, soit de recourir au Tribunal fédéral, pour les raisons exposées plus haut, ni à l'Assemblée fédérale, car le Conseil fédéral a agi dans la limite des compétences qui lui sont attribuées par la loi sur la comptabilité et par la loi concernant l'organisation des chemins de fer fédéraux. Mais cela ne signifie nullement que, soit en ce qui concerne l'approbation du budget, soit en ce qui concerne l'examen et l'approbation du compte annuel et du rapport de gestion des chemins de fer fédéraux (article 13 A, et alinéas 6 et 7), l'Assemblée fédérale ne puisse pas revenir sur les principes administratifs suivis par le Conseil fédéral dans ses décisions et les soumettre à une critique, étant donné que du reste toute la direction administrative exercée par le Conseil fédéral est soumise au contrôle de l'Assemblée fédérale.

Fondé sur ces considérations, nous arrivons aux conclusions suivantes:

Nous maintenons l'opinion que le Conseil fédéral a le droit de trancher définitivement, sans le concours de l'Assemblée fédérale, la question de savoir si la comptabilité des chemins de fer fédéraux répond aux dispositions de la loi sur la comptabilité.

En revanche, en examinant de nouveau la question de savoir si un recours contre les décisions du Conseil fédéral peut être interjeté au Tribunal fédéral par l'administration des chemins de fer fédéraux, nous sommes arrivés à la conviction qu'un recours de cette nature ne répondrait nullement à la situation occupée par ces chemins de fer dans l'Etat. Nous n'hésitons dès lors pas à déclarer que l'on ne saurait équi-

tablement reconnaître aux chemins de fer fédéraux un droit de recours contre les arrêtés du Conseil fédéral.

Veuillez agréer, monsieur le président et messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 8 décembre 1902.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le président de la Confédération,
ZEMP.

Le chancelier de la Confédération,
RINGIER.

b) Fonds publics et portefeuille de change (suite).

Désignation	Nominal		Cours	Valeur d'inventaire		Totaux par catégorie de titres	
	Fr.	Ct.		Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Report	9,667,000	—		9,667,000	—	62,016,875	—
Nord-Est Suisse 1887	463,000	—	Pair	463,000	—		
» » 1889	107,000	—	»	107,000	—		
» » 1898	738,500	—	»	738,500	—		
» » 1899	1,510,000	—	»	1,510,000	—		
Union Suisse, Ire hypothèque . . .	302,500	—	»	302,500	—		
» » IIme » . . .	138,500	—	»	138,500	—		
» » IIIme » . . .	420,500	—	»	420,500	—		
Fonds d'Etats Etrangers.	13,347,000	—		13,347,000	—	13,347,000	—
Consolidé Prussien, $3^1/_2$ %, jouiss. Octobre . . (M. 800,000. — à 123. 50)	988,000	—	99. 37	981,750	—		
Consolidé Prussien, $3^1/_2$ %, jouiss. Janvier . . (M. 800,000. — à 123. 50)	988,000	—	99. 37	981,750	—		
Rente 4 % Autriche or	3,000,000	—	99. 56	2,987,000	—		
Rente française $3^1/_2$ %	4,000,000	—	101. 50	4,060,000	—		
Obligations de Banques.	8,976,000	—		9,010,500	—	9,010,500	—
$3^1/_2$ % Banque cantonale de Zurich . .	649,500	—	Pair	649,500	—		
$3^1/_2$ % Banque cantonale de Zoug . .	200,000	—	»	200,000	—		
A reporter	849,500	—		849,500	—	84,374,375	—

b) Fonds publics et portefeuille de change (suite).

Désignation	Nominal		Cours	Valeur d'inventaire		Totaux par catégorie de titres	
	Fr.	Ct.		Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Report	849,500	—		849,500	—	84,374,375	—
3 3/4 % Banque cantonale de Zurich . .	500,000	—	Pair	500,000	—		
3 3/4 % Banque hypothécaire de Winterthour	300,000	—	»	300,000	—		
3 3/4 % Banque hypothécaire de Thurgovie .	520,000	—	»	520,000	—		
3 3/4 % Banque cantonale de Bâle-Campagne	159,000	—	»	159,000	—		
3 3/4 % Banque hyopothécaire de Bâle-Camp.	50,000	—	»	50,000	—		
3 3/4 % Banque d'Argovie	300,000	—	»	300,000	—		
3 3/4 % Banque cantonale de Schaffhouse .	500,000	—	»	500,000	—		
4 % Caisse hypothécaire du Canton de Berne	1,000,000	—	»	1,000,000	—		
4 % Banque cantonale de Bâle . . .	500,000	—	»	500,000	—		
4 % Banque d'Argovie	500,000	—	»	500,000	—		
4 % Banque hypothécaire de Winterthour .	500,000	—	»	50,0000	—		
4 % Banque cantonale de Bâle-Campagne .	250,000	—	»	250,000	—		
4 % Société anonyme Leu & Co., Zurich .	700,000	—	»	700,000	—		
4 % » » » » » » .	500,000	—	»	500,000	—		
4 % Banque hypothécaire de Bâle-Campagne	150,000	—	»	150,000	—		
4 % Banque hypothécaire de Bâle . .	424,000	—	»	424,000	—		
4 % Banque cantonale de Soleure . .	300,000	—	»	300,000	—		
	8,002,500	—		8,002,500	—	8,002,500	—
A reporter						92,376,875	—

b) Fonds publics et portefeuille de change (fin).

Désignation	Nominal		Cours	Valeur d'inventaire		Totaux par catégorie de titres	
	Fr.	Ct.		Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Report						92,376,875	—
Avance à l'Union Suisse, à 4 %, sur le compte de l'agrandissement de la gare de St-Gall .	3,548,933	35	Pair	3,548,933	35		
Avance sur prix de rachat à la commune de Bremgarten à 4 %	180,000	—	»	180,000	—		
	3,728,933	35		3,728,933	35	3,728,933	35
Prorata d'intérêts						834,061	45
Portefeuille de change							
sur la Suisse	2,479,166	60	»				
÷ Escompte 3¼ %	21,603	50		2,457,563	10		
sur l'Allemagne . . . . . Mk.	170,983	88					
÷ Escompte 3¼ % . . . . . »	349	10					
Mk.	170,634	78	123. 65	210,989	90		
sur l'Angleterre . . . . . £	284,458	1/9					
÷ Escompte 3¼ % et timbre . . »	2,226	8/4					
£	282,231	13/5	25. 24	7,123,527	35		
				9,792,080	35	9,792,080	5
						106,731,950	15

C. Débiteurs divers.

Prix d'achat du Nord-Est en obligations $3^1/_2$ % des chemins de fer fédéraux livrées par le Département fédéral des finances	fr. 80,000,000. —
Complément en espèces du prix d'achat du Nord-Est payé par le Département fédéral des finances	» 2,000,000. —
Exercice 1901 de l'entreprise du Nord-Est, intérêt d'un an à $3^1/_2$ % sur le prix d'achat de 82,000,000 francs	» 2,870,000. —
Divers débiteurs	» 3,007. 55
	fr. 84,873,007. 55

Passif.

1. Emprunt $3^1/_2$ % des chemins de fer fédéraux de 1899. Au 31 décembre 1901, les 4 séries A, B, C et D de chacune 50,000,000 francs étaient en circulation:

ensuite d'échange au pair contre des obligations $3^1/_2$ % des chemins de fer principaux	fr. 58,449,000
ensuite de ventes faites au cours de 92 à 99 %	» 61,551,000
ensuite de livraison au Nord-Est en paiement du prix d'achat, au pair	» 80,000,000
	fr. 200,000,000

2. Créanciers divers. Il s'agit de dépenses faites par l'administration centrale à Berne pendant le 2me semestre de 1901, mais non payées au 31 décembre.

III. Compte et bilan de l'entreprise du Central suisse pour 1901.

Le rachat à l'amiable du Central s'étant opéré d'après le bilan de cette société au 31 décembre 1900 (voir message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le rachat à l'amiable du Central, du 28 novembre 1900), c'est sur la base de ce bilan que nous avons dressé le **bilan d'entrée des chemins de fer fédéraux** au 1er janvier 1901 concernant le Central suisse (annexe 3. III.), en y introduisant les modifications résultant de l'opération du rachat.

Voici, pour la comparaison, le résumé des deux bilans c elui du Central au 31 décembre 1900 et celui des chemins de fer fédéraux au 1er janvier 1901).

Actif.

	Central Fr.	Chemins de fer fédéraux Fr.
Compte de construction . .	146,389,083. 56	146,389,083. 56
Participation à d'autres entreprises de chemins de fer .	21,190,000. —	21,190,000. —
Dépenses à amortir	14,974,254. 81	—
Fonds disponibles	30,671,788. 59	30,671,788. 59
Excédent du prix de rachat sur le compte de construction du Central	—	43,377,979. 16
	213,225,126. 96	241,628,851. 31

Passif.

Capital social	50,000,000. —	—
Emprunts consolidés . . .	135,094,500. —	210,094,500. —
Dettes courantes	15,410,794. 76	21,936,829. 31
Fonds spéciaux du Central .	7,533,370. 29	—
Fonds de renouvellement des chemins de fer fédéraux .	—	9,597,522. —
Solde actif du compte de profits et pertes	5,186,461. 91	—
	213,225,126. 96	241,628,851. 31

Nous avons à donner les explications suivantes sur les différences :

Dépenses à amortir. Ce poste ne constituait pas par sa nature un des éléments de l'actif du Central; il n'a pas été pris en considération dans les calculs du message du 28 novembre 1900 et ne doit pas figurer à l'actif des chemins de fer fédéraux.

Capital social et emprunts consolidés. Le capital social a été remboursé à la société; en outre, il lui a été payé une prime de 25,000,000 francs. La somme entière, soit fr. 75,000,000 est représentée par la Rente des chemins de fer fédéraux de 1900 qui vient s'ajouter au montant des emprunts consolidés du Central.

Dettes courantes. Outre les dettes courantes du Central, nous avons à tenir compte :

a. du déficit de la caisse de secours des employés (art. 7 du contrat d'achat du 5 novembre 1900). Ce déficit, provisoirement introduit dans les dettes courantes, sera couvert par

une application à la caisse de secours de titres appartenant à notre portefeuille de fonds publics;

b. du produit net de l'exercice 1900, tel qu'il a été fixé par l'article 2 du contrat d'achat, soit fr. 5,272,810. 30. En réalité, ce produit, grâce à la baisse des recettes pendant les derniers mois de 1900, ne s'est élevé qu'à fr. 5,186,461. 91. La différence, soit fr. 86,348. 39, a dû être prélevée sur le fonds de réserve.

Fonds spéciaux du Central. Ils étaient au nombre de trois:

a. le fonds de renouvellement, qui est remplacé par le nouveau fonds de renouvellement des chemins de fer fédéraux;

b. le fonds de réserve, dont il n'y a plus lieu de tenir compte, puisque le fonds de réserve des chemins de fer fédéraux sera formé suivant les prescriptions de l'article 8 de la loi de rachat du 15 octobre 1897;

c. le fonds d'amortissement de l'emprunt de Paris. Il disparaît parce que l'emprunt dit de Paris, soit l'emprunt 4 % du 1er février 1876, entrera en ligne de compte pour le calcul de la quote annuelle d'amortissement en 60 ans à partir de 1903, relative aux emprunts des chemins de fer fédéraux, amortissement prévu à l'article 7 de la loi de rachat.

Le montant des trois fonds spéciaux du Central vient en déduction de l'excédent du prix de rachat.

Fonds de renouvellement des chemins de fer fédéraux. Nous l'avons fixé au montant de la déduction faite sur le capital de la construction du Central pour mettre le chemin de fer dans l'état satisfaisant (voir message du 28 novembre 1900, pages 13 et 14). Le fonds de renouvellement devant être géré en dehors des autres actifs (Règlement d'exécution du 7 novembre 1899, art. 59), nous le constituerons en fonds publics et autres valeurs.

Solde actif du compte de profits et pertes. Ce solde, laissé à la disposition de la société du Central suisse, n'appartient pas au bilan des chemins de fer fédéraux (voir plus haut sous Dettes courantes).

Excédent du prix de rachat sur le compte de construction du Central. Cet excédent comprend la prime payée sur le capital-actions, les dépenses à amortir qui figuraient à l'actif du bilan du Central, le déficit de la caisse de secours à la charge des chemins de fer fédéraux et le montant du nouveau fonds de renouvellement correspondant aux déductions faites pour état

non satisfaisant du chemin de fer. Il est diminué du montant des trois fonds spéciaux du Central.

Le **compte de profits et pertes** de l'entreprise de l'ancien Central pour 1901 donne lieu aux remarques suivantes:

Recettes.

1. *Excédent des recettes d'exploitation* . fr. 8,939,624. 74
Cet excédent avait été en 1900 de . » 9,279,430. 40

La diminution a pour causes principales la baisse des recettes-marchandises qui n'est que partiellement compensée par la plus-value du produit du transport des voyageurs et l'augmentation des dépenses d'exploitation due en partie à la hausse des prix du charbon.

2. *Quote-part au produit de lignes communes* . . . . . fr. 1,042,979. 56
Il avait été en 1900 de . . . » 1,240,629. 51

La diminution provient des mêmes causes.

3. *Revenus des capitaux disponibles* . fr. 495,998. 86
Ils avaient été en 1900 de . . . » 495,868. 33

Le Central a eu à sa disposition pendant une partie de l'année 1901 les fonds provenant de la seconde moitié de l'emprunt 4 % de 16 millions de 1900.

4. *Intérêts des capitaux affectés à la construction de nouvelles lignes* . . fr. 170,364. 15
Ils avaient produit en 1900 . . . » 124,468. 55

Ils comprennent les intérêts des capitaux affectés à l'exécution de la gare de Bâle, au déplacement de la ligne d'Alsace et à l'établissement de la station de St-Jean.

5. *Prélèvements sur le fonds de renouvellement* . . . . . fr. 656,960. 96
Ils s'étaient élevés en 1900 à . . » 997,589. 15

(Voir le détail de ces prélèvements au compte du fonds de renouvellement.)

Dépenses.

1. *Perte sur l'exploitation du Wohlen-Bremgarten* . . . . . fr. 10,348. 66
Elle s'était élevée en 1900 à . . » 9,546. 98

Ensuite du contrat de rachat de la part de la commune de Bremgarten, contrat qui déploiera ses effets à partir du 1er mai 1902, il ne sera plus dressé de compte d'exploitation

séparé de l'entreprise de Wohlen-Bremgarten; ce poste disparaîtra donc à l'avenir du compte de profits et pertes.

2. *Intérêts de comptes-courants, commissions, différences de cours* . . fr. 123,684. 25
Ils s'étaient élevés en 1900 à . . » 51,373. 36

La différence provient du prorata d'intérêts du 15 novembre au 31 décembre 1900 sur les ventes faites pendant les premiers mois de 1901 d'obligations de l'emprunt 4 % de 1900.

3. *Intérêts des emprunts consolidés* . . fr. 8,089,446. 30
Ils s'élevaient en 1900 à . . . » 4,706,613. 95

En 1901, l'intérêt de l'emprunt 4 % du 15 novembre 1900 de 16,000,000 francs est comptabilisé pour toute l'année. De plus, cette rubrique est chargée pour la première fois de la rente annuelle, soit 3,000,000 francs de l'emprunt dit Rente des chemins de fer fédéraux de 1900 émis en échange des actions de la société du Central suisse.

4. *Amortissement du capital.* Ce poste ne figure pas au compte de pertes et profits de 1901, l'amortissement en 60 ans prévu par la loi commencera à partir de 1903.

5. *Versements au fonds de renouvellement* fr. 1,473,860. 40
Ils avaient été en 1900 de . . . » 1,455,744. 60

En attendant le Règlement sur le fonds de renouvellement qui sera élaboré lorsque le Tribunal fédéral aura rendu son jugement sur le recours des compagnies de chemins de fer, nous avons admis que ces versements soient faits sur la base du Règlement du Central, règlement qui tient compte des prescriptions du Conseil fédéral sur cette matière.

6. *Dépenses pour buts divers* . . . fr. 128,302. 42
Elles avaient été en 1900 de . . » 291,287. 26

La principale différence provient de ce que la contribution extraordinaire au déficit de la caisse de secours (180,000 francs) a été réduite à l'intérêt (fr. 50,128. 95) du capital de couverture, ce déficit ayant été incorporé à l'excédent du prix de rachat et devant participer à l'amortissement général prévu par la loi de rachat.

7. *Solde actif* . . . . . fr. 1,480,286. 24
Il était pour l'année 1900 de . . » 5,186,461. 91

Mais, pour la comparaison, il faut ajouter au résultat de 1901 3,000,000 francs intérêt annuel de la Rente des chemins de fer fédéraux, qui est chiffré sous la rubrique des intérêts des emprunts consolidés.

Le **bilan des chemins de fer fédéraux au 31 décembre 1901 concernant l'entreprise du Central,** comparé au bilan d'entrée du 1er janvier 1901, montre les différences suivantes:

Le *compte de construction* a augmenté de fr. 9,074,302. 75. La plus grande partie de cette augmentation est due aux dépenses relatives à l'extension de la gare de Bâle, au déplacement de la ligne d'Alsace et à l'établissement de la station de St-Jean.

Les *fonds disponibles* ont diminué de fr. 12,675,816. 87, principalement à la suite des ventes de titres et en particulier de la partie non émise de l'emprunt 4 % du Central de 1900.

Les *emprunts consolidés* ont diminué de 415,500 francs ensuite des remboursements suivant les tableaux d'amortissement sur les emprunts de 1876 et de 1880.

Les *dettes courantes* ont diminué de fr. 5,483,199. 80, principalement ensuite du paiement à la société du Central suisse en liquidation du solde actif de l'année 1900.

Le *fonds de renouvellement* s'est accru de fr. 816,899. 44. différence entre les versements réglementaires et les prélèvements pour dépenses de renouvellement.

Le *solde actif* se monte à . . . *fr 1,480,286. 24.* Pendant les dernières années de son existence, la compagnie du Central prélevait sur le produit net de l'exercice comme gratification générale en faveur de son personnel le montant nécessaire pour faire un demi-mois de traitement. Quoique cette gratification n'ait pas le caractère d'une obligation et quoique le résultat de l'année 1901 soit inférieur à ceux des années précédentes, nous avons décidé, sauf votre ratification et sans engager l'avenir, de procéder de la même manière parce que le réseau qui forme aujourd'hui le IIe arrondissement provisoire des chemins de fer fédéraux a été encore exploité en 1901 sous le nom du Central et par ses organes et que par décision du décembre 1900, le Conseil fédéral a assuré au personnel que jusqu'au 1er mai 1903 il serait traité de la même manière que jusqu'ici en ce qui concerne les gratifications. La somme qui sera consacrée à cette gratification générale s'élève en chiffres ronds à 300,000 francs, ce qui réduit le solde disponible à fr. 1,180,286. 24.

Pour l'affectation de ce solde, nous prenons en considération le fait que le compte de profits et pertes n'a été grevé ni d'un amortissement régulier ni d'un versement au fonds de réserve ni de la contribution extraordinaire au déficit de la caisse de secours et nous pensons qu'il y a lieu de le consacrer

à un amortissement extraordinaire. Or, le bilan de notre administration centrale présente à l'actif deux postes de dépenses à amortir: les frais d'organisation qui se montaient au 31 décembre 1901 à fr. 647,244. 98 et auxquels viendront s'ajouter ceux pour 1902 et les pertes de cours sur l'émission d'obligations de l'emprunt $3^1/_2$ % des chemins de fer fédéraux de 1899 d'un total de fr. 2,329,928. 20. Le premier de ces comptes est encore ouvert et nous avons l'intention de l'amortir dans une période de cinq ans au maximum; c'est pourquoi nous avons pris la décision, votre ratification réservée, d'affecter le solde disponible du compte de profits et pertes du Central pour 1901, soit fr. 1,180,286. 24, à l'amortissement partiel du compte: Pertes de cours sur l'émission d'obligations $3^1/_2$ % de l'emprunt de 1899.

IV. Compte et bilan de l'entreprise du Nord-Est suisse pour 1901.

Ce réseau a été exploité pendant l'année 1901 par la compagnie du Nord-Est, mais son rachat à l'amiable s'est fait d'après le bilan de la société au 31 décembre 1900 (voir message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le rachat à l'amiable des chemins de fer du Nord-Est du 8 novembre 1901). C'est pourquoi nous avons dressé sur la base de ce bilan **le bilan d'entrée des chemins de fer fédéraux** au 1er janvier 1901 concernant le Nord-Est suisse (annexe V), en tenant compte des changements nécessaires par l'opération de rachat.

Nous donnons ici, pour la comparaison, le résumé des deux bilans (celui du Nord-Est suisse an 31 décembre 1900 et celui des chemins de fer fédéraux au 1er janvier 1901).

Actif.

	Nord-Est Fr.	Chemins de fer fédéraux. Fr.
Compte de construction . .	245,791,805. 37	245,791,805. 37
Participation à d'autres entreprises de chemins de fer .	21,190,000. —	21,190,000. —
Entreprises accessoires . .	2,314,840. 86	2,314,840. 86
Dépenses à amortir	15,439,071. 39	—
Fonds disponibles	13,147,700. 55	13,147,700. 55
Excédent du prix du rachat sur le compte de construction du Nord-Est	—	19,799,304. —
	297,883,418. 17	302,243,650. 78

Passif.

Capital social	80,000,000. —	—
Emprunts consolidés . . .	194,632,000. —	274,632,000. —
Dettes courantes	4,682,726. 38	13,011,650. 78
Fonds spéciaux du Nord-Est	13,686,215. 52	—
Fonds de renouvellement des chemins de fer fédéraux .	—	14,600,000. —
Solde actif du compte de profits et pertes	4,882,476. 27	—
	297,883,418. 17	302,243,650. 78

Les différences entre les deux bilans donnent lieu aux explications suivantes:

Dépenses à amortir. Ce poste est une non-valeur qui n'a pas été prise en considération dans le message du 8 novembre 1901 et qui ne doit pas figurer comme tel à notre actif.

Capital social et emprunts à consolider. Le capital social a été remboursé à la société du Nord-Est suisse, il disparaît comme tel de notre bilan. En revanche, il a été remis à la société en couverture partielle du prix de rachat 80,000,000 francs en obligations $3^1/_2$ % des chemins de fer fédéraux de 1899; ce capital vient s'ajouter à celui des emprunts consolidés du Nord-Est.

Dettes courantes. En plus des dettes courantes du Nord-Est, nous avons à inscrire sous ce titre:

a. le déficit de la caisse de secours des employés mis à la charge de la Confédération par le contrat de rachat du 1er juin 1901 (art. 7). Ce déficit sera couvert par un transfert à la caisse de secours de titres provenant de notre portefeuille de fonds publics;

b. le paiement en espèces de 2,000,000 francs à faire par la caisse fédérale en complément du prix de rachat, suivant contrat du 1er juin 1901, art. 2, ch. 2. Ce paiement a été effectué par les soins du Département fédéral des finances qui nous en a débités (voir page 20 du présent rapport); lorsque le bilan de l'administration centrale sera superposé à celui concernant le Nord-Est, ces deux postes se détruiront par compensation.

c. le produit net de l'exercice 1900, laissé à la libre disposition de la compagnie (contrat de rachat, art. 2, chap. 2).

Fonds spéciaux du Nord-Est. Le Nord-Est possédait trois fonds spéciaux proprement dits et une réserve extraordinaire :

a. le fonds de renouvellement auquel est substitué le nouveau fonds de renouvellement des chemins de fer fédéraux ;

b. le fonds d'assurance qu'il n'y a plus lieu de conserver comme tel, les questions d'assurance devant être étudiées par la Direction générale qui examinera s'il convient à l'administration des chemins de fer fédéraux d'être son propre assureur ou de recourir à l'assurance par des tiers et qui aura à nous faire ses propositions ;

c. le fonds pour la protection d'intérêts spéciaux aux chemins de fer. Ce fonds, de minime importance, a été partiellement absorbé par des prélèvements en 1901 ;

d. la réserve extraordinaire qui ne doit pas être maintenue puisque notre fonds de réserve sera formé d'après les prescriptions légales (art. 8 de la loi de rachat).

Nous avons porté en déduction de l'excédent du prix de rachat le montant de ces quatre fonds.

Fonds de renouvellement des chemins de fer fédéraux. Ce nouveau fonds de renouvellement doit être égal à la moins-value des objets qui sont cédés à la Confédération. En attendant que nous ayons adopté le règlement spécial y relatif et que ce règlement ait été approuvé par le Conseil fédéral, nous devons nous servir des chiffres du message du 8 novembre 1901. La moins-value y est fixée à 13,500,000 francs ; mais le Conseil fédéral rappelle que dans son message du 15 mars 1897, cette moins-value était estimée à 19,441,888 francs et que la diminution consentie n'aurait dû être, s'il n'avait pas existé de motifs spéciaux, que du 25 % de l'estimation de 1897. C'est pourquoi nous avons fixé le nouveau fonds de renouvellement au 75 % de 19,441,888 francs, soit en chiffres ronds à 14,600,000 francs. Comme ce fonds de renouvellement doit être géré en dehors des autres actifs, nous le constituerons en titres et autres valeurs comme celui concernant le réseau du Central.

Solde actif du compte de profits et pertes. Ce solde n'appartient pas au bilan des chemins de fer fédéraux (voir plus haut sous Dettes courantes).

Excédent du prix de rachat sur le compte de construction du Nord-Est. Il est formé de la différence entre le prix de rachat (82,000,000 francs, dont 80,000,000 francs en obligations et 2,000,000 francs en espèces) et le capital-actions de la compagnie (80,000,000 francs), des dépenses à amortir qui étaient

comptabilisées à l'actif du Nord-Est, du déficit de la caisse de secours et du montant du nouveau fonds de renouvellement. Il est diminué du montant des fonds spéciaux du Nord-Est.

Le **compte de profits et pertes** du Nord-Est pour 1901, comparé à celui de 1900, donne lieu aux remarques suivantes:

Recettes.

1. *Excédent des recettes d'exploitation* . fr. 9,389,555. 16
   Cet excédent avait été en 1900 de . . » 11,917,985. 16

L'énorme différence en moins de plus de 2 $^1/_2$ millions de francs provient à la fois de l'augmentation des dépenses et de l'affaissement des recettes. Les dépenses ont augmenté d'une année à l'autre d'environ 1 million de francs dont 150,000 francs, il est vrai, sont compensés par un plus fort prélèvement sur le fonds de renouvellement. Les chapitres plus particulièrement affectés sont l'entretien de la voie et le combustible, ce dernier grâce aux très hauts prix payés pour la houille et les briquettes.

Les recettes sont en diminution de plus de 1 $^1/_2$ millions de francs, la crise industrielle ayant surtout fait sentir ses effets dans la région du Nord-Est. Quoique le transport des marchandises ait été plus touché que celui des voyageurs, ce dernier, à l'inverse de ce qui s'est produit sur le réseau du Central, est aussi en recul.

2. *Quote-part au produit de lignes communes* fr. 1,032,630. 91
   Il avait été en 1900 de . . . . . » 1,231,082. 52

Ce sont les mêmes chiffres que pour le Central, avec cette différence que le Nord-Est déduit directement de ce produit sa part au déficit du Wohlen-Bremgarten, part que le Central comptabilise aux dépenses de profits et pertes.

3. *Revenus des capitaux disponibles* . . fr. 207,997. 89
   Ils avaient été en 1900 de . . . . . » 366,261. 78

Il était d'usage au Nord-Est de consacrer une bonne partie des capitaux disponibles à l'achat de lettres de change dont le produit a été inférieur en 1901 grâce à la baisse du taux d'escompte en Suisse.

4. *Intérêts des capitaux affectés à la construction de nouvelles lignes* . . . . . fr. 10,331. 80
   Ils avaient donné en 1900 . . . . . » 4,043. —
5. *Produit des entreprises accessoires* . . » 39,764. 92
   Il avait été en 1900 de . . . . . » 75,955. 27

Les recettes des bateaux sur le lac de Constance ont subi l'influence de la dépression générale et les dépenses de ce service se sont accrues ensuite de l'élévation des prix du charbon.

6. *Prélèvements sur le fonds de renouvellement* fr. 744,522. 95
Ils s'étaient élevés en 1900 à . . . » 622,899. 33

(Voir le détail de ces prélèvements au compte du fonds de renouvellement).

7. *Prélèvements sur les autres fonds spéciaux.* Il s'agit ici d'écritures d'ordre pour la balance de ces fonds spéciaux et leur application en déduction de l'excédent du prix du rachat.

8. *Subvention d'exploitation* . . . . . fr. 39,375
Elle avait été en 1900 de . . . . . » 39,375

C'est la subvention que le Nord-Est perçoit pour la ligne Etzwilen-Schaffhouse.

9. *Recettes d'autres sources* . . . . fr. 1,698,848. 15
Elles s'étaient élevées en 1900 à . . » 117,574. 21

La différence considérable en faveur de 1901, sans laquelle le compte du Nord-Est pour 1901 bouclerait par un gros déficit, est due aux recettes extraordinaires suivantes :

a. intérêts et frais généraux de constructiou relatifs à l'extension de la gare de Zurich. Le Nord-Est, dans sa spécification des dépenses de construction pour 1900 avait compté comme intérêt moyen pendant la période de construction (1890 à 1900) un an à 4 % sur les dépenses nettes; il avait en outre comme frais généraux de construction ajouté un supplément de 3 % aux dépenses effectives. Le Conseil fédéral, par sa lettre à la Direction du Nord-Est du 20 juin 1901 a donné son approbation sans réserve en cas d'acceptation du contrat de rachat à l'amiable au compte relatif à l'extension de la gare de Zurich; ce compte est donc devenu définitif. Mais le Nord-Est n'a pas fait état de ces recettes-là dans son compte de profits et pertes pour 1900; il s'est borné à ouvrir un compte d'attente classé au passif parmi les créanciers divers. Le montant total de ce compte s'élève à fr. 733,793. 49, somme qui est transportée au compte de profits et pertes pour 1901;

b. plus-value sur les parcelles de terrains affectées à la construction de la gare de Zurich. Ces parcelles de terrain appartenaient précédemment au compte des biens fonds disponibles. En 1897, la Direction du Nord-Est avait décidé de débiter le compte de construction de la

valeur de ces terrains à des prix d'unité correspondant à leur valeur vénale, prix supérieurs à ceux pour lesquels ils figuraient au compte de biens fonds disponibles. Ces nouveaux prix qui varient de 4 à 16 francs le mètre, peuvent être envisagés comme modérés et en tout cas inférieurs à ceux qui auraient dû être payés par voie d'expropriation. Ils ont du reste été approuvés par le Conseil fédéral dans les mêmes conditions que les intérêts et frais généraux de construction. La plus-value de fr. 715,334. 54 n'a pas été portée en 1900 par le Nord-Est aux recettes de profits et pertes, mais elle figure au passif du bilan parmi les créanciers divers. Elle est donc devenue disponible ;

c. Réserve provenant du compte de gares communes. La plus grande partie de cette somme concerne les gares communes de Winterthour et de Zurich ; elle était restée litigieuse ensuite du procès du Nord-Est avec l'Union suisse. Le rachat à l'amiable de ce dernier réseau fait tomber le procès et rend disponible cette réserve de fr. 162,242. 40 jusqu'ici classée par le Nord-Est au passif parmi les créanciers divers.

Quelque anormale que puisse paraître la comptabilisation, proposée par la Direction du IIIme arrondissement, au profit d'un seul exercice de recettes extraordinaires d'une importance aussi considérable et qui eussent dû être réparties sur une série d'années antérieures, nous l'avons admise parce que ces recettes sont matériellement justifiées et qu'elles ont été approuvées par l'autorité de surveillance ; en outre, afin de créer une situation nette pour les comptes futurs des chemins de fer fédéraux, il nous a paru nécessaire de liquider définitivement à fin 1901 tous ces postes provenant de l'exploitation par la Compagnie du Nord-Est.

Dépenses.

1. *Intérêts sur comptes-courants, commissions, etc.* . . . . . fr. 129,653. 02

Ils s'étaient élevés en 1900 à . . . » 25,221. 69

La différence provient de l'intérêt payé à la commission de liquidation du Nord-Est sur le produit net de 1900.

2. *Intérêts des emprunts consolidés* . . fr. 7,345,548. 75

Ils s'étaient élevés en 1900 à . . » 7,342,957. 50

La différence en plus est due à l'augmentation suivant les conventions de l'intérêt sur emprunts de subvention.

3. *Perte sur l'exploitation d'entreprises accessoires* . . . . . fr. 39,362. 51

Elle avait été en 1900 de . . . . » 13,214. 15

Cette perte provient de l'exploitation des bateaux à vapeur sur le lac de Zurich. En réalité, elle est encore plus considérable, l'amortissement du capital de construction étant notoirement insuffisant.

4. *Amortissements* . . . . . fr. 308,392. 47

Ils avaient été en 1900 de . . . » 1,177,998. 73

L'amortissement du compte de dépenses à amortir ne figure plus en 1901, ces dépenses figurant dans l'excédent du prix de rachat; il en est de même de la contribution extraordinaire à la caisse de secours. En revanche, la participation du Nord-Est à l'entreprise Uerikon-Bauma a subi un amortissement de fr. 320,131. 12, soit 20 % de la valeur nominale des obligations et la valeur complète des actions jusqu'à concurrence de 6000 francs.

5. *Versements au fonds de renouvellement* . fr. 2,000,000

Ils s'étaient montés en 1900 à . . . » 1,050,000

En attendant l'élaboration du règlement spécial concernant ce fonds, nous avons adopté provisoirement les normes qui font règle pour le Central.

6. *Dépenses pour buts divers* . . . fr. 187,757. 65

Elles s'étaient élevées en 1900 à . . » 32,471. 75

Les postes qui provoquent l'augmentation sont les indemnités payées à un directeur ayant donné sa démission au commencement de l'année 1901 et à deux anciens directeurs, le tout suivant deux décisions de principe prises par le conseil d'administration du Nord-Est en 1890 et en 1895, ainsi que le paiement complémentaire d'impôts aux communes zuricoises.

7. *Intérêt du capital de rachat* . . fr. 2,870,000. —

Le rachat ayant effet rétroactif au 31 décembre 1900, le compte de 1901 doit être débité de l'intérêt à 3 ½ % du capital de rachat 82,000,000 de francs.

8. *Intérêt du capital devant couvrir le déficit de la caisse de secours.* A partir de 1902, le déficit sera couvert par une application de titres. Pour l'année 1901, le compte de profits et pertes a à supporter l'intérêt de ce capital.

9. *Solde actif* . . . . . fr. 228,070. 58
Il était pour 1900 de . . . . . » 4,882,476. 27

Mais, pour la comparaison, il faut ajouter au résultat de 1901 2,870,000 francs, intérêt annuel du capital de rachat.

Le bilan des chemins de fer fédéraux au 31 décembre 1901 concernant l'entreprise du Nord-Est (annexe 3. VI.), comparé au bilan d'entrée du 1er janvier 1901, présente les différences suivantes :

Le *compte de construction* a augmenté de fr. 1,521,149. 92 se répartissant sur les différentes rubriques de ce compte.

Les *fonds disponibles* ont diminué de fr. 2,745,654. 43, diminution portant principalement sur le portefeuille de change et les dépôts en banque.

Le montant des *emprunts consolidés* n'a pas varié. Nous devons faire remarquer que le Nord-Est n'a pas procédé en 1898, 1899, 1900 et 1901 aux remboursements par voie de tirages au sort prévus dans le plan d'amortissement de l'emprunt 4 % de 1887. Nous réparerons cette omission dans le courant de 1902.

Les *dettes courantes* ont diminué de fr. 2,708,052. 14 ensuite du paiement au Nord-Est du produit net de l'exercice 1900.

Le *fonds de renouvellement* s'est accru de fr. 1,255,477. 05, différence entre les versements faits suivant décision de la Direction générale et les prélèvements pour dépenses de renouvellement.

Quant au *solde actif*, nous avons pris la décision pour les mêmes motifs que ceux que nous avons fait valoir relativement à l'entreprise du Central, de l'affecter, votre ratification réservée, à l'amortissement partiel du compte : Pertes de cours sur l'émission d'obligations 3 ½ % de l'emprunt de 1899.

Les propositions relatives aux comptes et aux bilans sont formulées à la fin de ce rapport.

III. Département commercial.

Son activité a été absorbée pendant le IIme semestre de 1901 en partie par des travaux d'*organisation* et en partie par la préparation des *nouveaux tarifs* qui doivent entrer en vigueur le 1er mai 1903, pour le transport des voyageurs et des marchandises.

a. Organisation.

Au début du semestre, le bureau des tarifs pour le service des marchandises, composé d'un chef, d'un fonctionnaire des tarifs et de trois aides, fut le seul des *services* du Département qui entra en fonctions. L'avancement rapide de la nationalisation et l'étendue des travaux à exécuter en matière de tarifs, ont bientôt nécessité le renforcement de ce bureau par deux nouveaux aides, ainsi que l'appel en fonctions du chef du bureau des tarifs pour le service des voyageurs, avec son adjoint et trois aides, et du chef du contrôle des recettes avec trois aides. L'entrée en service de ces fonctionnaires a eu lieu en partie le 1er et en partie dans le courant du mois d'octobre. Ce personnel a été recruté sans exception dans celui des chemins de fer à nationaliser.

Dans le courant du IVme trimestre, l'*imprimerie des billets* a été installée dans un local convenable que la Direction du Jura-Simplon a bien voulu mettre à notre disposition dans le sous-sol de son bâtiment d'administration. Elle contient provisoirement trois machines neuves pour l'impression des billets, avec moteur électrique, et une machine à compter les billets. En décembre, un Ier imprimeur des billets est aussi entré en fonctions, mais l'imprimerie n'a toutefois été mise en activité qu'à la mi-janvier 1902.

Des *règlements* pour les services du Département commercial, celui pour les deux bureaux de tarifs a seul pu être élaboré. Vu le provisoire de l'organisation du contrôle des recettes (maintien à Bâle et Zurich des contrôles existants de l'exploitation du Central et du Nord-Est), le règlement pour ce service ne pourra être élaboré que plus tard, c'est-à-dire quand le personnel de cette division pourra être réuni au complet dans le nouveau bâtiment de service projeté au Brückfeld, à Berne.

b. Travaux en matière de tarifs.

L'activité principale du IIme Département, ainsi que de ses services, a porté, pendant le semestre, sur l'*établissement des nouveaux tarifs* des chemins de fer fédéraux. En première ligne, l'indicateur unifié des distances, contenant les distances kilométriques de toutes à toutes les stations du futur réseau des chemins de fer fédéraux, ainsi que la mention des routes les plus courtes, a été élaboré et achevé de telle sorte que son impression a pu commencer au début de l'année 1902. En même temps les travaux préparatoires en vue de l'établissement des tarifs pour le transport des voyageurs, des bagages,

des animaux et des marchandises, ont été entrepris, et leurs bases ont d'abord été fixées en s'appuyant sur la loi fédérale du 27 juin 1901 concernant les tarifs des chemins de fer fédéraux qui est entrée en vigueur le 11 octobre. Dans sa séance du 18 octobre, le Conseil d'administration a approuvé le rapport et la proposition de la Direction générale sur cet objet. Le 9 décembre, il a reçu l'avis que le Conseil fédéral avait également prononcé l'approbation, en faisant une réserve relative aux taxes d'aller et retour pour le tronçon de montagne Giswil-Meiringen du chemin de fer du Brunig ; la liquidation de cette question ne rentre plus dans le cadre du présent rapport. Des autres travaux préparatoires en vue de l'établissement des tarifs, nous mentionnons l'examen de la question de l'utilisation facultative des billets sur des routes parallèles, l'étude des formations exceptionnelles de taxes sur les chemins de fer passant à la Confédération et de la possibilité de leur maintien, les questions relatives à l'acheminement des marchandises en service interne des chemins de fer fédéraux et à la formation des taxes en transit par les chemins de fer privés se trouvant à l'intérieur du futur réseau des chemins de fer fédéraux. Sous ce dernier rapport, il faut remarquer que tous les chemins de fer privés se sont prononcés contre l'adoption des unités de taxes des chemins de fer fédéraux ou n'en ont fait entrevoir l'acceptation qu'à la condition que ces derniers les indemnisent de la diminution de recettes en résultant. En tant que la formation des taxes en transit par ces chemins de fer privés entre en ligne de compte, les nouveaux tarifs des chemins de fer fédéraux devront dès lors contenir des taxes exceptionnelles spéciales. Enfin, les deux bureaux des tarifs ont aussi soumis à un examen approfondi les tarifs exceptionnels existant sur les quatre chemins de fer principaux, savoir : ceux pour les sociétés et les écoles, ceux pour le transport des voyageurs par abonnement et les nombreux tarifs exceptionnels pour certaines marchandises, ceci dans le dessein de les reviser et de les unifier pour l'époque de la mise en vigueur des nouveaux tarifs. Ces travaux n'ont cependant pas encore pu être achevés.

c. Affaires courantes.

Des affaires traitées pendant l'année 1901, nous mentionnons brièvement les suivantes :

1. A la suite d'une proposition des chemins de fer de l'Est français tendant à l'uniformisation de la *couleur des billets* pour le service international, l'Association des chemins de fer suisses

a décidé d'adopter, pour le service international et interne suisse, les couleurs de billets introduits par l'Union des administrations de chemins de fer allemandes (Ire classe, jaune, IIme classe, vert, IIIme classe, brun). Les nouveaux billets à délivrer dès le 1er mai 1903 par les chemins de fer fédéraux, s'imprimeront en conséquence dans ces couleurs.

2. La Direction générale ayant répondu à l'Association des chemins de fer suisses qu'elle était disposée à adhérer aux arrangements existants avec l'Union des chemins de fer allemands, au sujet de la représentation des chemins de fer suisses au sein de la Commission permanente allemande de tarifs pour les questions ayant trait au trafic des marchandises, ainsi que dans le Comité pour les questions se rattachant au service des voyageurs, elle a été appelée avec la Direction du Gothard à représenter les chemins de fer suisses dans ces organisations allemandes de trafic.

3. Les administrations composant l'Union commerciale (Jura-Simplon, Central suisse, Nord-Est suisse et Union suisse), ont décidé le 6 décembre, de concert avec la Direction générale, que le bureau central institué à Lucerne pour la recherche et le décompte des détournements, devait être supprimé le plus tôt possible, mais au plus tard le 15 mars 1902. Ce bureau a cessé son activité à cette dernière date, et ses fonctionnaires ont trouvé un emploi aux chemins de fer fédéraux ou dans les autres administrations intéressées.

IV. Département de l'exploitation.

a. Généralités.

1. La question du choix des initiales des chemins de fer fédéraux a été soumise à un examen spécial. Ces initiales sont indispensables pour les rapports de service ; elles doivent toutefois être aussi simples que possible et permettre d'éviter les confusions. En se basant sur le texte de la loi fédérale du 15 octobre 1897, concernant l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération, on a adopté les initiales S. B. B. pour le territoire des langues allemande et italienne et les initiales C. F. F. pour les contrées où le français est parlé. Il est entendu que les voitures à voyageurs, les fourgons et les wagons à marchandises porteront les initiales dans les deux langues et que les voitures à voyageurs,

ainsi que les fourgons auront en outre comme marque distinctive spéciale la croix blanche sur fond rouge.

2. Il a été répondu aux pétitionnaires, qui demandaient en faveur de sociétés suisses à fonder la *monopolisation du service des wagons-lits et des wagons-restaurants* sur les futurs chemins de fer fédéraux, que ces derniers étaient encore liés pour longtemps par les conventions que les chemins de fer à nationaliser ont conclues avec la Compagnie internationale des wagons-lits, pour leurs routes les plus importantes, et qu'après l'échéance de ces conventions, on n'entendait pas non plus créer un monopole en faveur de sociétés suisses ou étrangères.

3. A la suite d'une demande, les *écoles de chemins de fer* existant en Suisse ont été autorisées, moyennant certaines garanties, à examiner et visiter les gares et stations du réseau des chemins de fer fédéraux, dans le dessein de s'instruire. Notre administration a consenti, en même temps, à ce qu'un nombre limité d'exemplaires des règlements, instructions, tarifs, etc., publiés par ses soins, soit, ainsi que les horaires, remis gratuitement auxdites écoles pour l'enseignement.

4. Vu la requête d'un gouvernement cantonal, la Direction générale a décidé que l'installation des *distributeurs automatiques dans les stations des chemins de fer fédéraux* devait être maintenue, mais que ces appareils devaient être placés et surveillés de telle façon qu'ils ne puissent pas être utilisés par des enfants non accompagnés. La Direction générale n'a pu se résoudre à l'interdiction de ces automates, parce qu'ils procurent de l'agrément à maint voyageur.

b. Service de l'expédition et des trains.

1. Un *schéma pour le numérotage uniforme des trains* a été établi sur la base des dispositions du règlement général pour le service de la traction des chemins de fer suisses à voie normale, du 1er novembre 1895. Aux termes de ce schéma, le numérotage se meut dans les limites de 1 à 9999 et, par l'emploi de numéros d'ordre plus ou moins élevés, il est fait une distinction entre les genres de trains principaux, ainsi qu'entre les trains directs du réseau des chemins de fer fédéraux et les trains locaux des arrondissements.

2. A l'effet d'obtenir la circulation directe de voitures Bavière-Suisse et vice-versa via Bregenz-St. Margrethen, à laquelle les chemins de fer de l'Etat autrichien s'étaient opposés, et en vue d'améliorer les correspondances des trains de l'Arlberg,

notre administration a donné son adhésion à la mise en marche dès le 1er mai 1903 d'un *second train rapide Paris-Vienne*, via Bâle-Zurich-Arlberg. A la suite de cela, des courses directes de voitures Bavière-Suisse, via chemin de fer de ceinture du lac de Constance, ont déjà été introduites le 1er octobre 1901 et à partir du 1er mai 1902, elles ont été augmentées par les nouveaux trains de nuit directs Munich-Zurich-Munich. A cette dernière date, la nouvelle correspondance précitée, via Arlberg, a également déjà vu le jour.

3. Comme dès le 1er janvier 1902, la Confédération devait exploiter le Central et le Nord-Est, il a fallu organiser pour cette date un *service unifié de contrôle et de décompte des wagons* pour les deux réseaux. Ce service a été attribué au contrôle central des wagons à Berne et aux contrôles des wagons qui provisoirement restent à Bâle et Zurich. L'instruction du 27 décembre 1901, concernant l'organisation provisoire du contrôle central des wagons à Berne et les bureaux de contrôle à Bâle et Zurich, règle cette situation.

c. Service des télégraphes et des installations électriques.

Ce service n'est entré en fonctions que vers la fin de l'année et l'inspecteur principal des télégraphes a dû régulièrement, deux à trois jours par semaine, s'occuper d'importants travaux de l'inspection des télégraphes de l'ancien Central, sa précédente sphère d'activité.

d. Service de la traction et des ateliers.

1. Le Syndicat rhénan-westphalien de houillères à Essen, conjointement avec M. Hugo Stinnes à Mulheim sur Ruhr, avec lesquels il a été conclu un *marché pour la fourniture de houille de la Ruhr et de briquettes de houille pour le chauffage des locomotives pendant les années 1903-1906*, se sont engagés à fournir au même prix réduit les briquettes dont l'ancien réseau du Central aura besoin en 1902.

2. En corrélation avec l'affaire précitée, des *conditions uniformes pour la fourniture de briquettes de houille et de houille de la Ruhr pour le chauffage des locomotives*, ont été établies.

3. Nos ateliers principaux à Olten ont été chargés de la *construction* des *40 wagons couverts à marchandises* inscrits au budget de construction pour l'année 1902, qui a été approuvé, et ce d'après le type actuel des wagons à marchan-

dises de la série G^{R1}, avec guérite couverte et frein Westinghouse automatique.

V. Département des travaux.

1. Le Département des travaux a débuté en recueillant et comparant les types et les règlements des principales compagnies de chemins de fer suisses et d'un certain nombre d'administrations étrangères. Puis il s'est livré à l'étude des divers systèmes de surveillance de la voie et des autres questions d'organisation, pour se mettre ensuite à l'élaboration de règlements.

2. Il a aussi procédé à une enquête minutieuse et des études dans le but de pourvoir les chemins de fer fédéraux des *locaux* nécessaires à toute l'administration centrale. Un état provisoire du personnel nécessaire au 1er mai 1903 accuse un effectif total de 614 employés. Or le bâtiment d'administration actuel du J. S. aux Grands-Remparts, à Berne, n'abrite guère que 200 personnes; il est donc nécessaire de fournir des bureaux à environ 400 fonctionnaires et employés. On a reconnu l'impossibilité d'installer ces bureaux dans des maisons particulières, et cela pour des raisons d'ordre financier et, plus encore, d'ordre administratif: les loyers seraient excessivement coûteux et les relations entre services rendues très difficiles, si ces services, au lieu d'être étroitement en contact, doivent être disloqués dans un certain nombre de bâtiments éloignés l'un de l'autre. L'éventualité de la construction d'un édifice neuf, où toute l'administration soit réunie, a aussi été examinée, puis abandonnée comme trop coûteuse. Il fut aussi question d'acquérir l'Hôpital de la Bourgeoisie, situé à côté de la gare et qui, convenablement transformé et agrandi, eût répondu aux besoins de l'avenir; mais les frais d'acquisition d'immeubles, d'extension et de reconstruction eussent été si élevés que cette solution de la question des bureaux dût être abandonnée à son tour, d'autant plus qu'elle comportait l'adaptation à une autre destination encore à trouver du bâtiment d'administration du Jura-Simplon.

C'est pourquoi on se décida pour l'agrandissement par deux ailes, devisées ensemble à 450,000 francs, du bâtiment d'administration J. S., combiné avec la construction au Brückfeld, à environ 800 mètres du premier, sur des terrains jadis achetés par le Central le long de la Mittelstrasse, d'un

deuxième bâtiment de service. Ce bâtiment, dont le coût est estimé à 880,000 francs, contiendra les bureaux des tarifs-voyageurs et marchandises, le contrôle des recettes, le bureau de détaxe, l'administration des imprimés avec l'imprimerie des billets, puis des archives et des magasins; tous les autres services seront réunis pour commencer dans le bâtiment agrandi du J. S.

Des mesures ont été prises pour que les travaux soient poussés avec activité et que le bâtiment J. S. soit agrandi avant le 1er mai 1903, tandis que le bâtiment de service du Brückfeld pourra être occupé à partir du 1er novembre 1903.

3. Le marché conclu avec la maison de Wendel & Cie, à Hayange, pour la fourniture de 17,000 tonnes de rails et 17,000 tonnes de traverses métalliques en vue de se procurer les *rails* et *traverses métalliques* nécessaires pendant les années 1902 à 1905, ne concernait que les besoins de l'ancien Nord-Est, les commandes de l'ancien réseau du Central suisse pour les années 1902 à 1906 ayant déjà été passées à la même maison par la Direction de cette compagnie, avec l'assentiment du Département fédéral des chemins de fer.

4. Vers la fin de l'année furent commencées les études des détails de la *voie de fer* pour les lignes principales des chemins de fer fédéraux et l'élaboration des nouveaux types de voie, dont l'adoption est prévue pour l'année 1902.

5. Une série de projets *d'extension de gares et de stations* ont dû être examinés, pour préavis au Département fédéral des chemins de fer.

VI. Département du contentieux.

1. Outre la collaboration à différents règlements édictés par le Conseil d'administration, la question des *cautionnements* à fournir par des fonctionnaires et employés a surtout dû être examinée. Comparativement à l'état de choses existant dans les compagnies à nationaliser, la Direction générale avait proposé de réduire notablement l'obligation de fournir un cautionnement, mais le Conseil d'administration alla encore plus loin et limita cette obligation au caissier principal, à son adjoint et à ses aides de Ire classe, à la Direction générale, ainsi qu'aux caissiers et à leurs adjoints aux Directions d'arrondissement. Les termes définitifs de ce règlement ont été arrêtés le 21 mars 1902.

2. La Direction du Nord-Est suisse a demandé si pour l'année 1901 elle devait régler comme par le passé les *impôts* cantonaux et communaux ; il lui a été répondu affirmativement.

3. En ce qui concerne les IIme et IIIme arrondissements, l'administration des chemins de fer fédéraux a fait *élection de domicile*, dès le 1er janvier 1902, chez le chef de station de la capitale du canton respectif pour l'étendue du territoire de ce dernier ; les publications nécessaires ont été faites et les gouvernements cantonaux en ont été informés.

4. Il a été convenu avec les administrations des chemins de fer suisses principaux que ceux de leurs fonctionnaires qui ont passé au service des chemins de fer fédéraux, peuvent rester membres de la *caisse de secours et de pensions* à laquelle ils appartenaient à ce moment-là, à la condition que l'administration des chemins de fer fédéraux assume les obligations incombant aux compagnies en vertu des statuts en vigueur. La Direction générale n'a pas hésité à souscrire à cette condition et en outre à servir d'intermédiaire pour l'encaissement des cotisations des membres.

5. Une requête de M.. le D^r^ en médecine Vannod-Gobat à Berne, concernant l'organisation d'un *service médical* sur les chemins de fer fédéraux, sera traitée en connexion avec la nouvelle organisation des caisses de secours et de malades.

Nous avons l'honneur de vous demander de *proposer* à l'Assemblée fédérale les *résolutions* suivantes :

1. Les comptes pour 1901 et le bilan au 31 décembre 1901 de l'*administration centrale des chemins de fer fédéraux* sont approuvés.

2. Les comptes pour 1901 et le bilan au 31 décembre 1901 concernant l'entreprise de l'*ancien Central suisse* sont approuvés ; le solde actif du compte de profits et pertes s'élevant à fr. 1,480,286. 24, sera après prélèvement d'une somme de 300,000 francs destinée à une gratification générale en faveur du personnel de l'ancien Central, porté en amortissement du compte de pertes de cours sur l'émission d'obligations 3 $^1/_2$ % des chemins de fer fédéraux de 1899.

3. Les comptes pour 1901 et le bilan au 31 décembre 1901 concernant l'entreprise de l'*ancien Nord-Est suisse* sont approuvés ; le solde actif du compte de profits et pertes s'élevant à fr. 228,070. 58, sera porté en amortissement du compte

de pertes de cours sur l'émission d'obligations 3 $^1/_2$ % des chemins de fer fédéraux de 1899.

4. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1901 est approuvée.

Veuillez agréer, Monsieur le président et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 30 mai 1902.

Au nom du Conseil d'administration
des chemins de fer fédéraux:

Le président:
Casimir von Arx.

Le secrétaire:
Murset.

Annexes:

1. Etat des membres du Conseil d'administration.
2. Etat du personnel au 31 décembre 1901.
3. Comptes et bilans pour l'année 1901.
4. Rapport annuel et comptes du chemin de fer Central suisse pour 1901.
5. Rapport annuel et comptes du chemin de fer du Sud de l'Argovie pour 1901.
6. Rapport annuel et comptes de l'entreprise du chemin de fer Wohlen-Bremgarten, pour 1901.
7. Rapport annuel et comptes du chemin de fer Nord-Est suisse pour 1901.
8. Rapport annuel et comptes du chemin de fer du Bœtzberg pour 1901.