Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1946)

Artikel: Rapport de gestion présenté par la Direction générale des chemins de fer fédéraux suisses 1946

Autor: Meile

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676216

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 07.07.2025

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

Rapport de gestion

présenté par la

Direction générale des Chemins de fer fédéraux suisses

1946

Partie générale

A. Trafic et résultats financiers

Bénéficiant de la prospérité économique générale, les Chemins de fer fédéraux ont eu, en 1946, une activité réjouissante, caractérisée par une légère augmentation du service des voyageurs et une forte reprise du service des marchandises.

En *service des voyageurs*, les Chemins de fer fédéraux ont transporté $206,_{45}$ millions de personnes. Ce résultat n'avait jamais été atteint. Il représente, par rapport à 1945, une augmentation de $1,_{56}$ million de voyageurs, ou $0,_{8}$ %. Il est vrai que, comparée au rythme ascendant des années de guerre, la progression s'est sensiblement ralentie. De 1944 à 1945, l'augmentation fut encore de 15 millions, ou $8,_{1}$ %. Durant les années de guerre 1939—1945, elle avait été en moyenne, d'un exercice à l'autre, d'un peu plus de 13 millions, ou $8,_{8}$ %.

En 1946, l'amélioration est due principalement au nombre toujours plus grand des abonnements de parcours, alors que les transports militaires diminuaient fortement. En 1945, le mouvement des étrangers avait été heureusement influencé par le séjour en Suisse de nombreux permissionnaires américains. En 1946, du fait que les relations internationales se sont améliorées, il a été plus animé encore et, mesuré au nombre des arrivées et des nuitées, a déjà atteint les quatre cinquièmes du niveau d'avant-guerre.

Après avoir été sérieusement entravé durant les années de guerre, le trafic automobile a fait un nouveau bond en avant. Le nombre des voitures et des autobus en circulation approche de celui d'avant-guerre. Les camions sont même plus nombreux d'un tiers qu'en 1938. Le tourisme automobile étranger, lui aussi, a notablement repris.

Les *recettes du service des voyageurs* se sont montées à $258,_{24}$ millions, ce qui représente un nouveau record, supérieur de $3,_{99}$ millions, ou $1,_{6}$ %, à celui de 1945.

Le *service des marchandises*, qui avait atteint son maximum en 1941, avec $23,_{31}$ millions de tonnes, et qui, depuis, n'avait cessé de fléchir jusqu'en 1945, où il était descendu à $13,_{34}$ millions, a enregistré en 1946 un progrès remarquable: En effet, les Chemins de fer fédéraux ont transporté, au total, $16,_{88}$ millions de tonnes de bagages, d'envois postaux, d'animaux vivants et de marchandises, ce qui fait, par rapport à 1945, une augmentation de $3,_{55}$ millions de tonnes, ou $26,_{6}$ %. Cet accroissement est dû à la sérieuse reprise des échanges de marchandises avec l'étranger, au trafic interne, qui continue

à être intense, et à l'amélioration progressive du trafic de transit.

Les *recettes du service des marchandises*, qui, de 1941 à 1945, étaient tombées de 278 à 239 millions, sont remontées, en 1946, à 305,$_{59}$ millions, ce qui fait 66,$_{88}$ millions, ou 28,$_{0}$ %, de plus. Ce chiffre constitue un nouveau record et, par rapport à l'année jusqu'ici la plus favorable, 1941, représente une augmentation de 27,$_{17}$ millions de francs, ou 9,$_{8}$ %.

Les *recettes de transport* globales sont montées au niveau le plus élevé que les Chemins de fer fédéraux aient jamais atteint. Elles se chiffrent par 563,$_{83}$ millions de francs. En comparaison de 1945, l'amélioration est de 70,$_{86}$ millions, ou 14,$_{4}$ %.

Les *parcours* ont sensiblement augmenté, aussi bien dans le service des voyageurs que dans celui des marchandises. Pour les trains de voyageurs, le nombre de kilomètres-trains s'est élevé à 39,$_{89}$ millions, ce qui fait 3,$_{66}$ millions, ou 10,$_{1}$ % de plus qu'en 1945, et le nombre des kilomètres-tonnes brutes à 8,$_{95}$ milliards, ce qui représente 624 millions, ou 7,$_{6}$ % de plus. Pour les trains de marchandises, les kilomètres-trains avaient, de 1942 à 1945, reculé d'un cinquième et les kilomètres-tonnes brutes de la moitié à peu près. L'exercice de 1946, là aussi, a enregistré une nette reprise. Par rapport à 1945, le nombre des kilomètres-trains, qui s'est élevé à 13,$_{63}$ millions, s'est accru de 1,$_{20}$ million, ou 9,$_{7}$ %, et celui des kilomètres-tonnes brutes, qui est monté à 5,$_{12}$ milliards, a augmenté de 948 millions, ou 22,$_{7}$ %.

Le *trafic* et les *recettes* ont évolué au cours des années de la manière suivante:

Année	Service des voyageurs		
	km-voyageurs	recettes	
	millions	millions de fr.	%
1929	2937,$_{3}$	156,$_{2}$	*100,$_{0}$*
1930	3029,$_{4}$	159,$_{1}$	*102,$_{0}$*
1932	2776,$_{4}$	136,$_{8}$	*87,$_{7}$*
1934	2840,$_{4}$	133,$_{2}$	*85,$_{4}$*
1936	2642,$_{0}$	120,$_{2}$	*76,$_{9}$*
1938	2866,$_{7}$	131,$_{9}$	*84,$_{4}$*
1939	3119,$_{1}$	133,$_{6}$	*85,$_{5}$*
1940	3159,$_{0}$	136,$_{2}$	*87,$_{2}$*
1941	3816,$_{0}$	161,$_{6}$	*103,$_{5}$*
1942	4125,$_{4}$	176,$_{8}$	*113,$_{2}$*
1943	4718,$_{0}$	193,$_{7}$	*124,$_{0}$*
1944	5073,$_{6}$	222,$_{6}$	*142,$_{5}$*
1945	5654,$_{9}$	254,$_{3}$	*162,$_{8}$*
1946	5444,$_{5}$	258,$_{2}$	*165,$_{3}$*

Certes, les kilomètres-voyageurs ont un peu diminué, mais le nombre des voyageurs et les recettes ont légèrement augmenté. Si les kilomètres-voyageurs peuvent reculer quand le nombre des voyageurs augmente, c'est que les abonnements de parcours sur de courtes distances se sont multipliés, de sorte qu'il y a plus de voyageurs, mais qui font moins de kilomètres. D'autre part, les recettes sont plus fortes, bien que le nombre des kilomètres ait diminué. C'est une preuve que le rendement kilométrique du service des voyageurs s'est amélioré et que les classes supérieures de voiture ont été utilisées dans une plus forte proportion.

Année	Service des marchandises		
	km-tonnes	recettes	
	millions	millions de fr.	%
1929	2208,$_{6}$	245,$_{7}$	*100,$_{0}$*
1930	2066,$_{4}$	232,$_{0}$	*94,$_{3}$*
1932	1562,$_{7}$	194,$_{0}$	*78,$_{9}$*
1934	1678,$_{6}$	188,$_{0}$	*76,$_{4}$*
1936	1435,$_{3}$	159,$_{1}$	*64,$_{7}$*
1938	1585,$_{2}$	175,$_{7}$	*71,$_{5}$*
1939	1978,$_{5}$	214,$_{2}$	*87,$_{2}$*
1940	2903,$_{4}$	247,$_{8}$	*100,$_{9}$*
1941	3520,$_{2}$	278,$_{4}$	*113,$_{3}$*
1942	3307,$_{7}$	275,$_{6}$	*112,$_{2}$*
1943	2675,$_{0}$	268,$_{3}$	*109,$_{2}$*
1944	2238,$_{6}$	263,$_{0}$	*107,$_{0}$*
1945	1283,$_{8}$	238,$_{7}$	*97,$_{1}$*
1946	1702,$_{2}$	305,$_{6}$	*124,$_{4}$*

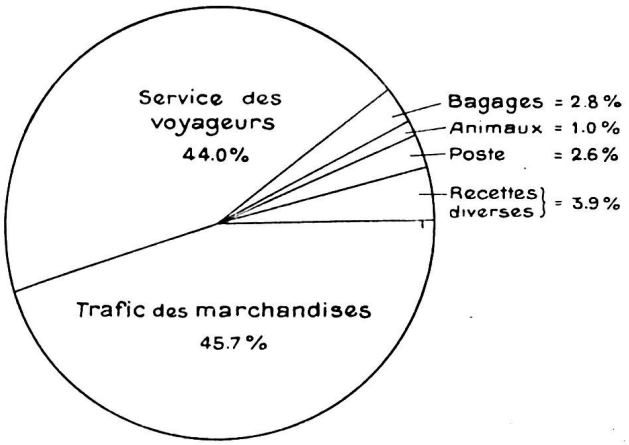
Le nombre des kilomètres-tonnes a fortement augmenté, mais il ne remontera pas au niveau impressionnant des années de guerre tant que le trafic de transit restera faible et surtout n'aura pas retrouvé les envois massifs sur de grandes distances. En 1936, le trafic de transit s'est élevé à 309 000 tonnes, contre 141 000 en 1945. Mais, en 1944, il avait atteint 3,$_{72}$ millions de tonnes. Quant à l'augmentation des recettes du service des marchandises, elle provient du fait que le commerce extérieur de la Suisse est redevenu plus ou moins normal. Les importations, qui avaient été en 1945 de 1 542 000 tonnes, sont montées en 1946 à 5 584 000 tonnes. De même, les exportations ont passé de 182 000 à 508 000 tonnes.

La *recette moyenne par kilomètre-voyageur* a été de 4,$_{74}$ c. contre 4,$_{50}$ c. en 1945. Nous avons déjà donné plus haut les raisons de cette élévation. La *recette moyenne par kilomètre-tonne* a été de 17,$_{95}$ c., contre 18,$_{59}$ c. en 1945. Le fléchissement est si faible qu'il n'est pas possible d'en déterminer exactement les causes.

Les *recettes totales d'exploitation* ont atteint 586,$_{51}$ millions de francs. Elle se composent des recettes de transport (563,$_{83}$ millions) et d'autres recettes, principalement celles qui proviennent de fermages et de loyers (22,$_{68}$ millions, contre 18,$_{62}$ en 1945). Pour le total des recettes d'exploitation, l'accroissement a été de 74,$_{92}$ millions, ou 14,$_{6}$ %.

Figure 1

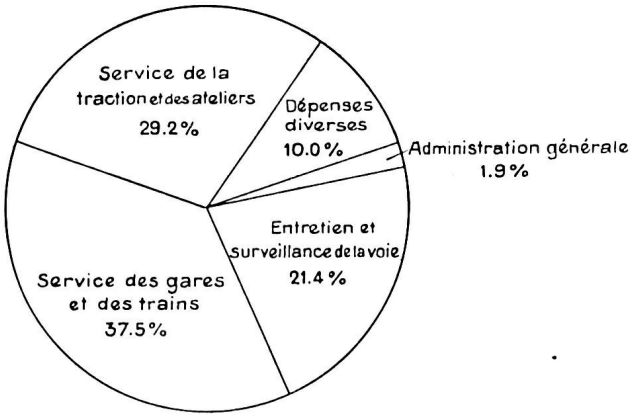
Répartition des recettes d'exploitation en 1946



Les *dépenses d'exploitation* se sont élevées à $387,_{42}$ millions, ce qui fait, par rapport à 1945, une augmentation de $25,_{45}$ millions. Alors que, en 1945, les dépenses s'étaient accrues plus fortement que les recettes, nous constatons, cette année, fort heureusement, le phénomène inverse. L'augmentation des dépenses est due à la hausse du prix des matières, mais surtout à l'accroissement des frais du personnel: les allocations de renchérissement et les suppléments de renchérissement ont été plus élevés de $14,_{75}$ millions, le nombre des agents a augmenté et le minimum de traitement des classes de 14 à 26 a été relevé.

Figure 2

Répartition des dépenses d'exploitation en 1946



L'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation a été de $199,_{09}$ millions de francs, ce qui constitue un record. Il est supérieur de $49,_{47}$ millions de francs, ou 33 %, à celui de 1945.

Il ne faut pas comparer les dépenses d'exploitation et l'excédent de recettes de 1945 et 1946 sans se rappeler que, jusqu'en 1945, ces deux articles comprenaient les dépenses à la charge du compte d'amortissement. Or, depuis l'entrée en vigueur du nouveau régime, c'est-à-dire depuis 1946, ces dépenses ne sont plus portées au compte d'exploitation, mais au compte de construction (voir pages 48 et 49 du compte d'exploitation détaillé et page 50 du commentaire).

Le *premier compte de profits et pertes après l'assainissement* présente un solde actif de $21,_{37}$ millions de francs. L'exercice précédent accusait un solde passif de $25,_{60}$ millions. La différence entre ces deux résultats correspond en quelque sorte à la diminution, de $42,_{65}$ millions de francs, de notre charge d'intérêts consécutive à l'assainissement. Le solde actif de 1946 est le plus élevé que les Chemins de fer fédéraux aient jamais enregistré. En second lieu vient celui de 1941 ($18,_{47}$ millions). Certes, il n'est guère possible de faire des comparaisons entre les résultats d'avant et d'après l'assainissement. Si, malgré l'assainissement et un important excédent d'exploitation, le solde actif de 1946 n'est pas sensiblement supérieur à celui de 1941, c'est par suite de la comptabilisation d'importantes charges uniques et extraordinaires, dont il est fait état dans les observations concernant le compte de profits et pertes. Si nous ajoutons au solde actif de 1946 la somme de ces charges uniques et extraordinaires, nous arrivons à un excédent brut de $70,_{24}$ millions de francs. Il y a encore ceci de particulier que, avant l'assainissement, les Chemins de fer fédéraux pouvaient disposer librement des soldes actifs, tandis que, à présent, l'emploi de ces soldes est prescrit par la loi: constituer d'abord une réserve destinée à couvrir les déficits, puis payer un intérêt au capital de dotation.

Il ressort du *bilan* que le résultat satisfaisant de l'exercice a aussi influé favorablement sur la situation financière de l'entreprise. Les valeurs portées au bilan pour les immeubles, les installations et les véhicules ont diminué de $107,_{73}$ millions de francs. La forte diminution des valeurs au bilan provient des amortissements réglementaires et des amortissements uniques destinés à constituer le montant d'amortissement nécessaire. En outre, la «retenue pour travaux d'entretien arriérés» faite pendant la guerre a été transférée au compte des amortissements du groupe d'immobilisations de la voie. Ce développement favorable de notre situation financière trouve sa contre-partie à l'actif du bilan, surtout dans une réduction du capital de tiers. Les engagements à longue échéance ont diminué de $27,_{35}$ millions de francs, et les engagements à courte échéance, de $24,_{02}$ millions.

B. Organisations internationales

1. L'*Union internationale des chemins de fer* (UIC) a repris son activité d'avant-guerre. Les CFF font partie du comité de gérance de l'Union, lequel s'est réuni à Paris à deux reprises, en février et en décembre. En outre, la Suisse est représentée dans les six grandes commissions permanentes et dans de nombreuses sous-commissions. Elle a été notamment confirmée dans la présidence de la commission du trafic des marchandises.

Pour la première fois depuis le début de la guerre, les commissions permanentes ont tenu leurs séances plénières, à Bruxelles, du 3 au 12 septembre. Elles ont traité de questions d'ordre commercial, d'exploitation ou de caractère technique, qui revêtent une grande importance pour le trafic international.

En 1946, les Chemins de fer fédéraux ont déployé dans l'UIC une activité qui a dépassé en ampleur celle d'avant-guerre; leurs représentants ont été chargés de nombreuses tâches qui étaient auparavant remplies par les délégués d'autres administrations.

2. Du 2 au 5 juillet s'est tenue à Lucerne, sous la présidence de notre administration, la XXIe conférence du comité de l'Union internationale des wagons (RIV). L'Union, qui n'avait plus pu se réunir depuis 1939, avait à se prononcer sur des questions d'organisation, et à discuter les problèmes que la guerre et l'après-guerre ont fait surgir dans le domaine de l'échange des wagons.

3. La Conférence européenne des horaires et des services directs a siégé à Montreux du 10 au 19 octobre, sous la présidence de notre administration. Pour la première fois depuis la guerre, elle était au complet. Elle a traité de l'horaire 1947/48. Les gouvernements de 21 Etats et 49 administrations y étaient représentés. En plus des affaires d'ordre général, la conférence a discuté de problèmes relatifs à l'horaire et aux services directs.

Précédant immédiatement cette conférence, un comité de l'Union internationale des voitures et fourgons (RIC) avait siégé à Montreux les 8 et 9 octobre, sous la présidence de notre administration.

Notre administration s'est vu confier, pour une nouvelle période de cinq ans, la gérance de la Conférence européenne des horaires et des services directs, ainsi que celle de l'Union internationale des voitures et des fourgons.

4. Les Chemins de fer fédéraux ont participé, à Prague, du 2 au 7 décembre 1946, à la Conférence internationale des horaires des trains de marchandises, qui se réunissait pour la première fois depuis la guerre. 16 Etats et 20 administrations y avaient envoyé des délégués. La conférence a pu prendre des mesures pour développer les communications internationales en trafic des marchandises, et notamment pour améliorer dans ce domaine la situation de la Suisse.

5. La *Délégation internationale du Simplon* a eu beaucoup d'activité au cours de l'année. Elle a dû, en effet, prendre connaissance des comptes de la ligne du Simplon pour les années 1942 à 1944. Elle s'est réunie comme de coutume en deux sessions, la première en mai et la seconde en octobre. Outre les questions habituelles portées à l'ordre du jour (horaires et tarifs de la ligne du Simplon, comptes), divers problèmes ont été abordés, notamment l'électrification de la ligne de Milan à Domodossola. Le règlement de la Délégation, qui datait de 1910 et dont, d'ailleurs, la réserve d'exemplaires était épuisée, a été revisé. La composition de la Délégation a subi depuis la guerre de nombreuses modifications. Elle est présidée *ex officio*, selon le règlement, par le président de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux. Il convient, au surplus, de relever que, comme par le passé, la Délégation internationale du Simplon contribue à établir en matière de transport un contact étroit et suivi entre les autorités compétentes suisses et italiennes, et facilite ainsi l'examen de nombreuses questions, en dehors des objets réglementaires.

6. L'*Association du Congrès des chemins de fer*, dont le siège est à Bruxelles et qui a pour but la recherche scientifique des moyens propres à développer le chemin de fer, a repris son activité. Dans sa réunion de février 1946, la commission permanente a décidé à l'unanimité de tenir le premier Congrès de l'après-guerre en Suisse. Ce Congrès aura lieu à Lucerne du 23 au 28 juin 1947. Un comité exécutif, placé sous la présidence du président de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux, a été constitué pour organiser la conférence. En outre, un comité d'honneur est présidé par M. le conseiller fédéral *Celio*, chef du département des postes et des chemins de fer. La Suisse a en outre été chargée de rapporter sur la question de l'allègement du matériel roulant.

7. Au cours de l'année, notre administration s'est fait représenter à plusieurs séances de l'ECITO (European Central Inland Transport Organisation).

8. Après une interruption de sept années, s'est tenue à Lugano, les 28 et 29 novembre, sur invitation des Chemins de fer fédéraux, une séance des anciens membres du Comité international des transports par chemins de fer. Les participants ont décidé de faire revivre cette organisation. Les Chemins de fer fédéraux ont été priés d'administrer les affaires du Comité jusqu'à ce que l'administration gérante ait été régulièrement élue.

C. Chemin de fer et automobile

Durant l'exercice, les dernières restrictions de guerre frappant l'automobile ont en fait été abolies. Ainsi le trafic routier peut de nouveau se développer en toute liberté. Seul le *statut des transports automobiles* assure une certaine protection des intérêts professionnels. Mais l'application de cette réglementation, d'une durée limitée, ne fait que de lents progrès. L'Office fédéral des transports a commencé d'accorder les concessions définitives, les anciennes entreprises de transport de marchandises bénéficiant de la priorité. Parallèlement, il s'occupe des nombreuses demandes d'autorisation de trafic mixte. La procédure de consultation et d'opposition n'est pas encore terminée. Un progrès réjouissant a été réalisé: l'assemblée des délégués de la TAG a décidé le 14 décembre 1946 d'inviter les associations membres à signer le *contrat collectif de travail* pour toute l'industrie des transports automobiles.

Sous sa forme actuelle, le statut des transports automobiles ne permet guère de *réglementer le trafic* sur la base d'une collaboration rationnelle des divers moyens de transport. Ce n'est pas parce que l'article constitutionnel 23ter a été repoussé dans la votation populaire des 9/10 février 1946 que nous devons nous abstenir de suivre une politique des transports qui soit saine et supportable pour l'économie nationale. Déjà lors de la votation sur la nouvelle loi des Chemins de fer fédéraux, nous n'avons cessé de relever que l'assainissement du réseau d'Etat était insuffisant s'il ne s'accompagnait d'une réglementation nationale des transports. Même les entreprises professionnelles de transports automobiles n'ont aucun intérêt à ce que le chemin de fer et l'automobile se fassent une concurrence acharnée; c'est pourquoi elles ont pris fait et cause pour l'article rejeté.

Les milieux automobilistes témoignent d'une vive *activité dans le domaine de la politique des transports.* C'est ainsi qu'ils auraient déjà fait des préparatifs en vue d'obtenir une revision de la loi sur la circulation des véhicules automobiles. De plus, l'Association suisse des entrepreneurs de transports à longues distances a demandé que le poids maximum des véhicules moteurs (camion et remorque) soit immédiatement augmenté par voie de tolérance. La demande visant à réformer l'imposition des véhicules automobiles est, elle aussi, d'une grande importance pour la concurrence rail-route, quand bien même les automobilistes repoussent de prime abord toute charge fiscale nouvelle. Rappelons enfin que l'exécution du programme routier le plus récent entraînerait pour les pouvoirs publics une dépense de quelque 900 millions de francs.

D. Chemins de fer fédéraux suisses et opinion publique

En ses débuts, l'exercice 1946 a été dominé par le scrutin du 10 février sur le nouvel article constitutionnel 23ter. Le projet d'article, fortement discuté, a été rejeté après une violente campagne électorale par 571 566 voix contre 289 935, et par 18 cantons et six demi-cantons. Il ressort toutefois des commentaires de presse que le verdict du peuple n'était nullement dirigé contre les Chemins de fer fédéraux eux-mêmes. De l'avis général, le problème demeure entier et il faudra lui donner une solution.

Au cours ultérieur de l'exercice, l'intérêt se porta de plus en plus sur les préparatifs de célébration du centenaire des chemins de fer suisses. Les organisateurs décidèrent toutefois de renoncer à de grandes festivités et à une exposition centrale, pour tenter de populariser le chemin de fer dans les écoles et dans le public à l'aide de manifestations décentralisées de toute nature.

Par la presse, la radio, le film, le livre et l'image, les Chemins de fer fédéraux ont poursuivi et développé leur campagne en vue de *renseigner* le public sur leur activité en faveur du pays, du peuple et de l'économie nationale. L'actualité ferroviaire n'a cessé d'éveiller un vif écho dans la presse quotidienne politique, de même que dans les journaux techniques et illustrés. Par ailleurs, le service de presse a fourni à des journalistes suisses et étrangers la documentation nécessaire pour un grand nombre de reportages et d'articles illustrés touchant toutes les sphères d'activité des Chemins de fer fédéraux.

La *collection des petits négatifs* s'est accrue de quelque 4000 pièces et, à la fin de l'année, elle en comptait 26 000. Cette collection est à la base de notre service d'information, qui n'est aujourd'hui plus concevable sans la photographie. Elle a également fourni une précieuse documentation pour l'exposition de dessins en cours de préparation «Jeunesse et chemins de fer», ainsi que pour de nombreuses publications qui ont servi de lever de rideau à l'année du centenaire. Parmi elles, citons «Les mystères du chemin de fer» (édition française du livre intitulé «Die Geheimnisse der Eisenbahn»), la brochure CFF nº 2 «Unsere Bahnhöfe und ihr Personal», l'édition française de la brochure CFF nº 1: «Nos locomotives», et le *manuel scolaire* «Nos chemins de fer au service du pays», de M. Ray.

En automne 1946 ont été tournés les deux *films* ci-après: «Les artères vitales de l'économie nationale» (trafic des marchandises) et «Au service du peuple» (service des voyageurs). Avec la première partie, «Les voyages de jadis à aujourd'hui», nous disposons maintenant d'une trilogie consacrée au chemin de fer. Le film en dialecte «Der Kondukteur und sein Publikum» a été également achevé; il sera projeté hors programme et comme documentaire. L'étranger s'intéresse aussi dans une mesure croissante à ces films CFF.

Les *stations suisses de radio* ont organisé diverses émissions concernant le chemin de fer: c'est ainsi que le *studio de Genève* a fait toutes les semaines une causerie intitulée «Le rail – la route – les ailes»; le *studio de Lausanne* a consacré une émission scolaire aux usines du Châtelard et de Vernayaz; le *studio de Berne* a transmis divers reportages: course sur la locomotive Re $^4/_4$ à 125 km/h, installations de sécurité de la gare de Berne, travaux de la conférence européenne des horaires et des services directs à Montreux, et exploitation de nuit de la gare de Berne; le *studio de Bâle* a diffusé un reportage de la percée du tunnel de Frohnalp et une émission scolaire intitulée «Percée de tunnel»; enfin, le *studio de Zurich* a organisé des causeries sur l'électrification des parcours Romanshorn–Kreuzlingen et Oberwinterthour–Etzwilen–Stein am Rhein.

Manifestations organisées pour la presse: Visite de la nouvelle locomotive légère Re $^4/_4$ par des représentants de la presse suisse et étrangère, combinée avec des courses d'essai. Inauguration de l'électrification sur les parcours: Romanshorn–Kreuzlingen, Oberwinterthour–Etzwilen–Stein am Rhein, Zofingue–Suhr–Aarau–Lenzbourg–Wettingen, Palézieux–Payerne et St-Maurice–Monthey. Visite des travaux de construction des tunnels pour le doublement de la voie entre Brunnen et Sisikon. Inauguration de la double voie sur le parcours Rivera-Bironico–Taverne.

Grâce au *Bulletin des CFF*, de nombreuses informations relatives au chemin de fer ont de nouveau paru dans les quotidiens et la presse technique suisse et étrangère.

A la *bibliothèque*, l'approche du centenaire s'est traduite, le second semestre, par une très forte demande de livres de caractère historique. Le cercle des lecteurs s'est étendu aux représentants des journaux quotidiens et techniques, et surtout aux élèves des écoles secondaires. Le personnel a, lui aussi, fait largement appel aux services de la bibliothèque. Le nombre des livres, des périodiques et des brochures a passé de 37 504 à 38 754, et celui des prêts de 15 206 à 17 291, pour 12 539 intéressés. 2125 volumes et 1105 revues ont été prêtés à des particuliers, et 697 volumes à d'autres bibliothèques.

La collaboration des bibliothèques générales avec les centres de documentation de l'industrie, des associations, des administrations, etc., revêt une importance de plus en plus grande.

E. Direction de l'entreprise et divisions de service

La *Direction générale* a traité 451 affaires au cours de 55 séances.

La *direction de l'entreprise* (directeurs généraux et d'arrondissement) s'est réunie cinq fois; à côté de questions d'ordre purement interne, elle a discuté principalement les objets suivants: questions de personnel; prescriptions sur le secret professionnel et l'obligation de témoigner, de renseigner ou de produire des documents; expériences faites avec les conférenciers scolaires; questions d'organisation, fêtes du centenaire; aménagement de la gare de Zurich; importance des recettes accessoires dans les gares et les stations pour le financement des bâtiments aux voyageurs.

F. Conseil d'administration

Pendant l'exercice, le Conseil d'administration a tenu six séances, au cours desquelles il a traité 29 affaires, dont les plus importantes sont mentionnées dans les différents chapitres du présent rapport. A l'occasion de ces séances, le Conseil a procédé à trois inspections. De plus, quatre inspections ont été entreprises par la commission de vérification des comptes.

Partie spéciale

I. Finances et comptabilité

A. Caisse principale et service des titres

1. Le *livre de la dette de la Confédération* a été rouvert du 11 novembre au 10 décembre 1946. A la fin de l'année, notre dette y figurait pour 335 443 000 francs.

2. Au cours de l'exercice, nous avons fait les opérations suivantes:

1er mars: Remboursement de l'*emprunt CFF 4 % de 1934*, de 100 millions de francs;

15 avril: Remboursement de l'*emprunt CFF 4 % de 1931*, de 350 millions de francs, et conversion en un *prêt de la Confédération* à 3¼ %, de 450 millions de francs;

15 décembre: Remboursement de l'*emprunt 3½ % Central suisse de 1894 (décembre)*, qui était encore de 17 915 000 fr.

3. Notre *dette consolidée* était à la fin de l'année de 1 537 943 500 fr.

4. A fin 1946, les titulaires de crédits pour frais de transport, les fournisseurs, les entrepreneurs, etc., avaient en dépôt aux Chemins de fer fédéraux 7440 sûretés représentant une somme de 50 050 446 fr. (en 1945, 6894 sûretés et 44 095 017 fr.).

B. Contrôle des finances et comptabilité générale

1. Un certain nombre de revisions et d'inventaires ont été faits en 1946 dans divers services du chemin de fer. Ils ont permis de constater l'exactitude de l'encaisse et des stocks, ainsi que leur concordance avec les livres.

Les agents du contrôle des finances et de la comptabilité générale ont aussi vérifié le résultat d'entreprises auxquelles nous sommes liés par un contrat.

2. Pour la comptabilisation des *obligations dérivant des rentes-responsabilité civile et des suppléments de rente en cours*, nous avons établi un règlement (R 14/9), entré en vigueur le 1er janvier 1947.

3. Pour remplacer l'ancien «fonds d'assurance contre l'incendie et les accidents», nous avons créé une «*provision pour couverture de gros dommages*». Le Conseil d'administration a élaboré un nouveau règlement (R 4), qui prévoit un plus grand nombre d'événements au profit desquels la provision pour les dommages peut être mise à contribution. La provision ne devra cependant couvrir que les gros dommages résultant d'événements qui grèveraient outre mesure le compte de résultat d'une année.

4. Le *règlement provisoire sur la comptabilité de construction*, élément de la réorganisation de la comptabilité, est entré en vigueur le 1er janvier 1946 (Ogs 14/8). Outre de nouveaux principes, qui produisent leurs effets pour la première fois dans le *compte de construction* (pages 24 et 25), nous avons introduit, pour l'exercice 1946, un nouveau système de décompte, simplifiant la comptabilisation et permettant de mieux contrôler les dépenses; cette innovation répond à la nécessité d'appliquer des principes modernes à la comptabilisation de ces dépenses.

Le budget pour l'année 1947 a été établi suivant les dispositions de l'Ogs 14/8.

5. Le *bureau pour le dépouillement mécanique du matériel comptable*, nouvellement créé, a pratiquement commencé de fonctionner le 1er janvier 1946. Le travail mécanique offre le moyen d'entreprendre certains travaux qui, par leur ampleur, ne pourraient être exécutés sans machines. Les chiffres obtenus fournissent les éléments de la comptabilité économique; ils serviront aussi à établir une nouvelle statistique de la comptabilité, destinée en premier lieu à la direction de l'entreprise.

6. Les *comptes* dits *de dépenses*, qui doivent servir au calcul du coût des fournitures et des prestations dans la nouvelle comptabilité économique, ont été introduits, à titre d'essai, pour tous les services à partir du 1er janvier 1946.

7. Sur le plan de la *comptabilité économique du service des gares et des trains*, nous avons introduit dans toutes les gares un «relevé sur l'effectif et l'emploi du personnel».

8. Les travaux d'établissement du «*Règlement sur les comptes des immobilisations et des amortissements*» prévus à l'art. 17 de la loi des Chemins de fer fédéraux, ont été achevés au commencement de l'année 1946. Le Conseil d'administration a émis ce règlement le 27 juin 1946, et le Conseil fédéral l'a approuvé le 7 mars 1947. Il a été mis en vigueur avec effet rétroactif au 1er janvier 1946. Les dispositions en ont déjà été observées pour les comptes de l'année 1946 et le budget de 1947. L'innovation essentielle concerne le régime des amortissements appliqué à toutes les installations sujettes, avec les années, à une moins-value (l'ancien régime ne tenait compte que de l'usure), à la mise au compte des dépenses actives des frais de remplacement de la superstructure et à l'ajustement des taux d'amortissement aux nécessités des prochaines années.

9. Les opérations comptables relatives à l'*assainissement des Chemins de fer fédéraux* ont été entreprises au début de l'année 1946. Nous avons saisi cette occasion pour remanier entièrement le plan des comptes de la *comptabilité financière*, afin de le répartir suivant des principes modernes (voir le bilan, tel qu'il est présenté aux pages 30 et 31). En outre, nous passons progressivement du système de comptabilité financière à la comptabilité commerciale en partie double.

10. Compte tenu des progrès réalisés dans le domaine de la réorganisation de la comptabilité, nous avons déjà, en 1946, publié les comptes de l'année 1945 et le budget de 1947 sous leur nouvelle forme. Cependant, la réorganisation complète ne sera réalisée qu'en 1948.

II. Participation à d'autres entreprises

1. La *Société des gares frigorifiques, ports-francs et glacières de Genève* continue à faire de bonnes affaires, bien que le stockage ait quelque peu diminué. Sur toutes les actions, privilégiées et ordinaires, un dividende de 10 % a été versé en 1945; il sera très probablement le même pour 1946. Pendant l'exercice, d'importants travaux ont été achevés: la nouvelle fruiterie, qui comprend aussi un garage, et la nouvelle fabrique de glace, qui remplacera en 1947 l'ancienne glacière sise aux abattoirs de la ville. Un quatrième compresseur est venu compléter l'installation. Il est question d'augmenter le capital-actions pour tenir compte du développement de l'entreprise et mieux ajuster le montant des fonds propres à la valeur des installations.

2. Les *Entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle S. A.* n'ont jamais, depuis leur fondation, fait autant de recettes brutes qu'en 1946. Mais, de leur côté, les dépenses d'exploitation et les amortissements ont fortement augmenté aussi. Le comité de gérance a décidé d'inclure une partie des allocations de renchérissement dans l'assurance. Ces versements supplémentaires figurent dans le compte d'exploitation. Avec le bénéfice net, il est possible non seulement d'opérer les versements au fonds de réserve légal, mais encore d'attribuer une nouvelle somme au fonds de prévoyance du personnel, de doter d'un montant plus élevé la réserve spéciale et de distribuer un dividende de 6 %, comme ces dernières années.

Les nouveaux locaux de réfrigération, dont la construction a été décidée en 1946, ont été mis en chantier aussi rapidement que possible; ils sont près d'être achevés. Les travaux ont été financés avec les fonds de l'entreprise.

3. Le capital-actions et le capital-obligations de l'*Usine de l'Etzel S. A.* n'ont subi aucune modification. Le fonds de réserve s'est accru du montant de l'attribution légale. Les versements prescrits ont été faits au fonds d'amortissement des capitaux et de renouvellement. Pour l'exercice 1945/46, qui s'est achevé le 30 septembre, un dividende de 4 % a de nouveau été distribué.

Des pourparlers ont eu lieu au cours de l'exercice avec le gouvernement zuricois, le service fédéral des eaux et le conseil du district de Hœfe (Schwyz), en vue d'obtenir une concession pour l'utilisation du parcours de la Sihl de Schindellegi à Hütten, toutefois sans résultat définitif.

D'autres renseignements figurent au chapitre XI, voie et usines électriques.

4. Le capital de l'*Usine de Rupperswil-Auenstein S. A.* n'a pas changé. Il est constitué par un capital-actions versé à raison de 50 %, par un capital-obligations de 20 millions de francs et un prêt bancaire de 10 millions de francs. Aucun emprunt n'a été contracté en 1946.

L'usine ayant pu être mise en exploitation en octobre 1945, le premier exercice part du 1er octobre 1945. Le compte de profits et pertes présente un solde actif de 252 631 fr. 60. Conformément au contrat de fondation, 5 % de cette somme seront versés au fonds de réserve ordinaire. Le solde servira à distribuer un dividende de 4 % sur le capital-actions versé.

D'autres détails sont donnés au chapitre XI, voie et usines électriques.

5. La «*Swissair*», *Société anonyme suisse pour la navigation aérienne, à Zurich*, à laquelle nous étions jusqu'ici intéressés pour un montant de 10 000 fr., a porté son capital-actions de 1 à 20 millions de francs. Nous avons participé, à raison de 720 000 fr., à cette augmentation de capital, de sorte que notre part dans cette entreprise s'élève désormais à 730 000 fr.

III. Personnel

A. Questions générales

1. Par arrêté du 28 septembre 1945, le Conseil fédéral a accordé au personnel de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux, en vue de compenser une partie de la hausse du coût de la vie survenue depuis 1939, des *allocations de renchérissement* qui, comme les années précédentes, se composaient d'une allocation principale et d'un supplément pour enfants.

L'*allocation principale* comprenait:

a. un supplément de 15 % des traitements, appointements et salaires;

b. un montant de

1120 fr. pour les agents mariés,

1000 » pour les célibataires avec obligation d'assistance,

880 » pour les célibataires sans obligation d'assistance.

L'allocation principale atteignait:

	Pour les agents mariés	Pour les célibataires avec obligation d'assistance	Pour les célibataires sans obligation d'assistance
	fr.	fr.	fr.
au minimum	1600	1400	1200
mais au plus	63 %	55 %	47 %
	du gain déterminant.		

Le *supplément pour enfants* se montait, par enfant de moins de 18 ans et par année, à 40 fr. lorsque l'agent avait un ou deux enfants au-dessous de cet âge, et à 60 fr. lorsqu'il en avait davantage.

Au total, l'administration a versé pour 56 752 071 francs d'allocations de renchérissement (en 1945: 45 390 721 fr.).

2. Conformément à l'arrêté fédéral et à l'arrêté du Conseil fédéral du 11 octobre 1946, nous avons versé au personnel une *allocation d'automne* unique pour 1946.

Cette allocation a été de:

270 fr. pour les agents mariés, mais au plus de 12 % du gain,

240 fr. pour les célibataires avec obligation d'assistance, mais au plus de 10 % du gain,

210 fr. pour les célibataires sans obligation d'assistance, mais au plus de 8 % du gain.

Au total, l'administration a payé pour 8 615 316 francs d'allocations d'automne (en 1945: 5 994 531 fr.).

3. En vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 28 septembre 1945 et de l'ordonnance du Département fédéral des finances et des douanes du 28 décembre 1945, nous avons octroyé des *suppléments de renchérissement sur les allocations supplémentaires du personnel.* Ces suppléments ont représenté une dépense de 3 292 752 fr. (en 1945: 2 519 942 fr.)

4. Conformément à l'arrêté fédéral du 21 décembre 1945 prorogeant une seconde fois, jusqu'au 31 décembre 1949, le régime financier de 1939 à 1941, les *pensions* accordées avant le 1er juillet 1941 et versées par la caisse de pensions et de secours ont été également réduites de 15 % en 1946.

Ont été exonérés de la réduction:

Pour la rente d'invalide: 2400 fr.
Pour la rente du conjoint: 1500 fr.
Toutes les prestations aux orphelins.

Les réductions n'ont pu en aucun cas dépasser 10 % des prestations statutaires en usage jusqu'ici.

La réduction des pensions a permis d'économiser 2 468 015 fr. (en 1945: 2 586 397 fr.).

5. Par arrêté du 28 septembre 1945, le Conseil fédéral a accordé aux *bénéficiaires d'une pension d'invalide* les *allocations de renchérissement* suivantes pour 1946:

a. un supplément de 4 % de la rente;

b. une allocation individuelle de

500 francs par an pour les invalides mariés, mais au minimum 660 francs;

360 francs par an pour les invalides célibataires et les bénéficiaires de pensions pour veuves, mais au minimum 480 francs;

200 francs par an pour les bénéficiaires de pensions pour orphelins.

Toutefois, l'allocation pouvait s'élever au maximum aux $^2/_3$ de la rente annuelle.

L'administration a payé en tout, aux retraités, pour 11 515 346 fr. d'allocations de renchérissement (en 1945: 10 311 004 fr.).

6. Les *retraités* touchèrent encore, conformément à l'arrêté fédéral du 11 octobre 1946, une *allocation d'hiver unique,* savoir:

retraités mariés	100 fr.
retraités célibataires et bénéficiaires de pension pour veuve	75 »
bénéficiaires de pension pour orphelin . .	30 »

Les allocations d'hiver ont occasionné une dépense de 1 742 418 fr. (en 1945: 1 032 123 fr.)

7. Contribution des Chemins de fer fédéraux à la caisse de compensation des salaires	1946 fr.	1945 fr.
	4 613 132	4 178 404
Contribution du personnel .	4 613 131	4 178 404
Total	9 226 263	8 356 808
Allocation payée aux Chemins de fer fédéraux	94 661	1 101 715
Solde remis à la caisse . . .	9 131 602	7 255 093

8. Le *personnel des Chemins de fer fédéraux* se répartit comme il suit:

A. *Personnel permanent:*	Moyenne annuelle 1946	Moyenne annuelle 1945
Fonctionnaires	22 819	22 475
Employés	1 849	1 881
Ouvriers d'exploitation . . .	3 413	2 670
Ouvriers d'atelier	2 908	2 857
Apprentis	986	793
	31 975	30 676

B. *Personnel auxiliaire:*		
Aides et remplaçants du service des barrières	630	606
Auxiliaires du service de la voie et de l'exploitation .	1 894	1 714
	2 524	2 320
C. *Ouvriers d'entrepreneurs:*		
Ouvriers fournis par des entrepreneurs privés	1 570	1 640
Effectif total	36 069	34 636

En 1946, l'augmentation a été de 1433 agents.

B. Assurance du personnel

1. *Caisse de pensions et de secours*

a. Le tableau ci-après indique l'effectif des assurés actifs, des déposants et du gain assuré au 31 décembre 1946, ainsi que le nombre des invalides, veuves et orphelins pensionnés, et des personnes secourues.

(Ancienne réglementation: assuré avant le 1er juillet 1941.)

(Nouvelle réglementation: assuré à partir du 1er juillet 1941.)

	1946	1945
I. *Assurés:*		
Ancienne réglementation. .	21 629	22 677
Nouvelle réglementation . .	9 675	7 253
II. *Déposants*	407	284
III. *Pensionnés:*		
1. Ancienne réglementation		
Invalides	11 889	11 711
Invalides partiels. . . .	218	238
Veuves	8 221	8 132
Orphelins	664	693
Orphelins de père et de mère	30	41
2. Nouvelle réglementation		
Invalides	6	4
Invalides partiels. . . .	1	—
Veuves	6	3
Orphelins	7	1
IV. *Bénéficiaires de prestations accordées de plein gré par la caisse:*		
1. Ancienne réglementation		
Invalides dans le besoin	3	3
Orphelins dans le besoin	1	—
Orphelins de plus de 18 ans	434	430
Epoux ou parenté . . .	37	44
Personnes secourues conformément à l'art. 56 de la loi sur le statut des fonctionnaires	29	27
2. Nouvelle réglementation: néant.		

	Gain assuré 1946 Fr.	1945 Fr.
I. *Assurés:*		
Ancienne réglementation	113 720 675	117 495 957
Nouvelle réglementation	33 816 193	23 965 881
II. *Déposants*	1 445 835	954 819
III. *Pensionnés:*	Montant de la pension annuelle Fr.	Fr.
1. Ancienne réglementation		
Invalides	42 210 203	41 476 607
Invalides partiels .	88 610	99 164
Veuves.	14 095 018	13 845 526
Orphelins.	321 871	339 101
Orphelins de père et de mère	30 238	40 003
2. Nouvelle réglementation		
Invalides	4 395	2 145
Invalides partiels .	238	—
Veuves.	5 541	2 645
Orphelins.	2 221	352
IV. *Bénéficiaires de prestations accordées de plein gré par la caisse:*		
1. Ancienne réglementation		
Invalides dans le besoin	830	830
Orphelins dans le besoin	401	—
Orphelins de plus de 18 ans	259 465	254 741
Epoux ou parenté	23 243	28 546
Personnes secourues conformément à l'art. 56 de la loi sur le statut des fonctionnaires. .	32 213	30 053
2. Nouvelle réglementation: néant.		

Le nombre des membres soumis à l'ancienne réglementation (caisse fermée) a diminué de 1048 assurés et le montant des gains assurés de 3 775 282 francs.

Par suite de nouvelles nominations et de transferts de la caisse des déposants, le nombre des assurés de la nouvelle réglementation a augmenté de 2422 membres et, en raison des entrées et des augmentations de salaire, le gain assuré s'est accru de 9 850 312 francs.

Le nombre des déposants a diminué de 123 et le montant des gains de 491 016 francs.

b. Au cours de l'exercice, le déficit a diminué pour l'ancienne réglementation de $7,_3$ millions de francs, en chiffre rond (1945: $8,_5$), ce qui le ramène approximativement, à fin 1946, à $550,_2$ millions de francs, contre $557,_5$ millions de francs l'année précédente. Comme l'an passé, ce réjouissant résultat est principalement dû au nombre des mises à la pension, qui est resté en deçà des prévisions (802 au lieu de 1125).

Par la nouvelle réglementation, nous avons enregistré, au terme de l'exercice, un surcroît de recettes d'environ 1,5 million de francs (1945: 0,6). Cette augmentation provient surtout de nouvelles entrées et d'augmentations de traitement; à fin 1946, la nouvelle réglementation disposait d'un excédent actif d'environ 3,5 millions de francs (1945: 2,0).

c. L'appendice aux comptes fournit, aux pages 78 et 79, tous renseignements sur le bilan arrêté le 31 décembre 1946.

d. Le portefeuille de la caisse de pensions et de secours représentait, à fin 1946, une valeur de 389 875 768 fr., contre 386 562 289 fr. un an auparavant. Au terme de l'exercice, les prêts hypothécaires s'élevaient à 42 326 338 fr., contre 44 038 014 fr. le 31 décembre 1945. Par suite de l'attribution de 5 millions de francs en bons de dépôt CFF, le montant de ces derniers était de 30 millions de francs à la fin de l'année. L'évaluation du portefeuille des titres a fait ressortir une plus-value de 30 840 fr.

e. Les commissions de la caisse ont accordé des secours selon l'art. 45 des statuts pour un montant de 63 927 fr. (137 cas).

2. *Assurance contre les accidents*

Nous avons payé pour notre personnel à la caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accident, à Lucerne, les primes suivantes:

Pour les accidents professionnels:

	1946	1945
Salaires assurés. .	215 653 021 fr.	193 383 949 fr.
Primes.	3 598 547 »	2 927 278 »
Taux de prime moyen.	16,69 ‰	15,14 ‰

Pour les accidents non professionnels:

	1946	1945
Salaires assurés. .	213 915 898 fr.	191 749 467 fr.
Primes.	1 275 781 »	1 048 519 »
Taux de prime moyen.	5,96 ‰	5,47 ‰

La caisse nationale nous a versé, pour notre service d'agences de la CNAL, 389 946 fr., contre 318 064 fr. en 1945.

3. *Caisse d'assurance en cas de maladie*

Etaient assurés, le 31 décembre 1946, conformément aux art. 16 et 17 des statuts (les chiffres correspondants de 1945 sont entre parenthèses):

Classe *a* (médecin et médicaments seulement): 29 436 hommes (27 784) et 1149 femmes (1155).

Classe *b* (indemnité de chômage seulement): aucun agent.

Classe *c* (médecin, médicaments et indemnités de chômage): 253 hommes (257) et aucune femme (1).

La classe *a* a présenté un solde passif de 177 731 fr. (268 688 fr. en 1945), bien que la caisse eût été assainie le 1er janvier 1946. L'assainissement a consisté en la réduction des prestations de l'assurance, l'augmentation des cotisations des membres et une subvention que les CFF ont octroyée pour la première fois en 1946. Aux termes de l'art. 38, 6e alinéa, des statuts (1er supplément), le déficit doit être couvert par le fonds de compensation de la caisse. En outre, l'office fédéral des assurances exige que les notes d'honoraires de médecins et les factures des pharmaciens, etc., non réglées à la fin de l'exercice, soient désormais prises en considération dans les comptes de l'exercice en cours. Cela oblige notre caisse à faire des provisions d'un montant de plus de 500 000 fr. Dans les comptes de 1946, nous avons prévu pour les dettes actives des provisions d'un montant de 100 000 fr. Elles seront augmentées progressivement jusqu'à ce qu'elles atteignent le montant exigé. C'est la raison pour laquelle le fonds de compensation a diminué d'autant. A l'occasion du centenaire des chemins de fer, en 1947, les Chemins de fer fédéraux ont fait à la caisse un versement extraordinaire de 250 000 fr., grâce auquel le fonds de compensation s'élevait à la fin de l'exercice, non pas à 85 189 fr. seulement, mais à 335 189 fr. (362 920 fr. en 1945).

La classe *b* disposait à fin 1946 d'un fonds de 11 149 fr. (10 825 fr. en 1945).

La classe *c* se soldait par un déficit de 4279 fr. (6920 fr. en 1945). Le déficit est couvert par le fonds spécial prévu pour cette classe, de sorte que le fonds de compensation est resté inchangé (7697 fr.).

Malgré le déficit de la classe *c*, le fonds spécial a quelque peu augmenté; à fin 1946, il se trouvait être de 171 758 fr., contre 170 721 fr. un an auparavant.

La morbidité au cours de l'exercice est indiquée dans la «statistique du compte de profits et pertes de 1946, établie par unités administratives». Les frais par assuré (soins pharmaceutiques et médicaux, séjour dans un hôpital et autres moyens de guérison) ont passé à 65 fr. 31 (57 fr. 22 en 1945) pour les caisses-maladie des ateliers, et à 61 fr. 64 (57 fr. 35 en 1945) pour celles des arrondissements. C'est par suite de l'augmentation des frais médicaux et pharmaceutiques que la situation a empiré. Huit des neufs unités administratives accusent un déficit; ce sont les caisses-maladie des ateliers d'Yverdon, de Bienne, Bellinzone, Zurich et Coire, et des arrondissements de Lausanne, Lucerne et Zurich.

Pour tenir compte de l'augmentation des frais médicaux et pharmaceutiques, la Direction générale a prescrit un nouveau relèvement des cotisations mensuelles des membres à partir du 1er janvier 1947, l'assemblée des délégués des commissions de la caisse d'assurance en cas de maladie s'étant, dans sa séance du 28 novembre 1946, ralliée à une telle mesure.

C. Service médical

1. Au cours de l'exercice, 16 365 cas de maladie (15 352 en 1945) et 5683 accidents (5181) ont été annoncés. Le total des jours de maladie et d'accident (absences de courte durée comprises) a été de 571 741 (547 201 en 1945), ce qui, pour un effectif moyen de 31 975 agents (30 676 en 1945), fait *17,88 jours par agent*, au lieu de 17,84 en 1945 et 17,83 en 1944.

Ces jours d'absence se répartissent comme il suit:

	1946 jours	1945 jours	1944 jours
Maladie	13,50	13,49	13,76
Accident	3,56	3,58	3,30
Absences de courte durée .	0,82	0,77	0,77

Par rapport aux différentes activités, la morbidité a été la suivante:

	1946 jours	1945 jours	1944 jours
Service de bureau	11,01	10,92	9,72
» en plein air . . .	21,76	21,38	21,34
» de bureau et en plein air	16,62	16,81	16,40
» sur les locomotives	14,99	15,85	16,95
» dans les trains . .	18,36	19,35	19,25
» dans les ateliers (ouvriers)	19,41	17,58	19,24

En moyenne, la guérison a exigé:

dans les cas de maladie .	26,36	26,96	26,78
» » » d'accident . .	20,03	21,21	21,11

2. Nous avons fait

en 1946	en 1945	en 1944	
4065	2676	1905	examens d'admission,
478	494	511	» de mise à la retraite,
827	827	902	» de contrôle dans des cas de maladie.

Bien que, dans l'ensemble, les jours de maladie aient très légèrement augmenté, nous pouvons dire que l'état de santé du personnel des Chemins de fer fédéraux a été tout à fait bon en 1946. Ce sont surtout les absences de courte durée qui ont provoqué une hausse de la moyenne.

La durée de guérison moyenne a diminué.

IV. Contentieux

1. Les *caisses cantonales d'assurance contre l'incendie* nous ont versé 12 991 fr. pour 13 sinistres.

2. L'année dernière, 62 incendies ont grevé notre *propre fonds d'assurance* contre l'incendie et les accidents.

3. L'annuaire statistique (tableau 39) renseigne sur le nombre d'*accidents* survenus en 1946.

Les Directions d'arrondissement ont réglé 176 *cas de responsabilité civile* (213 en 1945).

4. *Réclamations* adressées aux Chemins de fer fédéraux *pour pertes totales ou partielles, avaries et retards en service des voyageurs, des bagages, des colis express et des marchandises:*

	1946	1945
Non liquidées l'année précédente	1 519	2 516
Reçues pendant l'exercice . .	46 046	43 544
Réglées » » . .	46 149	44 807
Réclamations reçues pour le compte du Chemin de fer allemand du Reich, conformément à la décision du Département fédéral des postes et des chemins de fer du 27 juin 1945 relative à la reprise des installations et du patrimoine de ce chemin de fer sur territoire suisse	315	263
Procès:		
Pendants depuis 1945	4	2
Intentés en 1946.	3	4
Terminés	4	2

V. Tarifs et publicité

A. Généralités

La *Conférence commerciale* des entreprises suisses de transport et des intéressés au trafic a constitué une commission pour étudier la transformation des abonnements pour voyages d'affaires et de vacances et la création d'un nouveau type d'abonnement. Cette commission a soumis le résultat de ses délibérations à la Conférence commerciale, qui, dans sa 56e séance du 19 décembre, a décidé d'introduire l'abonnement mixte pour demi-billets et général le plus tôt possible. Cet abonnement est la première des innovations prévues dans le service des voyageurs.

Elle a en outre décidé d'apporter différentes modifications aux prescriptions générales de tarif et à la classification des marchandises, de réformer le tarif exceptionnel pour matières destinées à combattre les maladies et les parasites des plantes, et d'adapter les frais accessoires calculés à l'heure aux nouveaux salaires, en en relevant les taux.

L'Association suisse des propriétaires d'embranchements particuliers et des wagons privés a été admise au nombre des intéressés au trafic.

B. Service des voyageurs et des bagages

1. Nous avons émis les *billets du dimanche* jusqu'au 14 avril et dès le 14 décembre, c'est-à-dire pendant la saison des sports d'hiver seulement. Pour l'hiver 1946, les prix minimums ont été abaissés à 7 fr. pour la 1re classe (au lieu de 8 fr.), à 4 fr. 90 pour la 2e (5 fr. 60) et à 3 fr. 50 pour la 3e (4 fr.).

2. L'*abonnement de vacances donnant droit à des demi-billets* a été mis en vente aux anciennes conditions du 1er janvier au 31 octobre. Le prix de l'abonnement a été maintenu à 11 fr., et celui de la carte complémentaire, à 4 fr.

3. Pour tenir compte des conditions actuelles de salaire, nous avons porté le *salaire-limite* à 6 fr.

par jour de travail *pour l'obtention d'abonnements d'apprenti*, dès le 15 février, et à 21 fr. par jour de travail, ou 525 fr. par mois, pour l'obtention *d'abonnements d'ouvrier*, dès le 1er mai. La différence qui était faite entre ouvriers mariés et célibataires a été abandonnée.

4. A partir du 1er mai et jusqu'à la réémission des billets du dimanche, le 14 décembre, des billets de simple course donnant droit au voyage de retour ont été délivrés pour les *visites faites aux militaires malades* par des membres de leur famille.

5. Une réduction de 50 % sur le prix de simple course a été accordée du 1er juillet au 31 octobre aux participants aux camps de travail organisés par l'*Association du village d'enfants Pestalozzi* et, du 1er juillet au 15 octobre, aux participants aux *colonies de travail de l'Union nationale des étudiants de Suisse*, pour se rendre du lieu de domicile au lieu de travail et — une fois la période de travail terminée — du lieu de travail à celui de domicile. La Confédération a pris à sa charge l'autre moitié du prix de transport.

6. Depuis le 1er octobre, une réduction de 50 % est octroyée pour les *motocyclettes légères et les bicyclettes munies d'un moteur* remises au transport par les titulaires d'un abonnement général, d'un abonnement pour demi-billets ou d'un abonnement à réseau combiné.

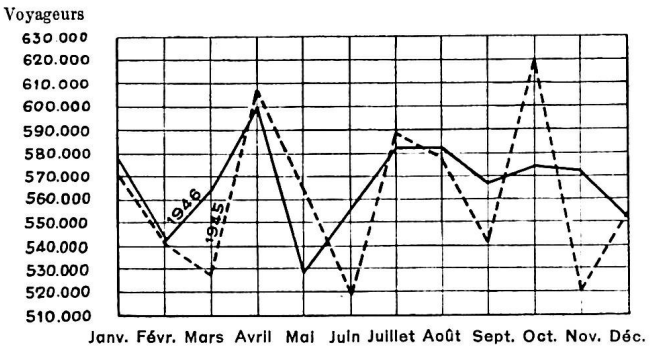
7. La reprise du trafic touristique international nous a amenés à reprendre contact *avec les bureaux de voyage à l'étranger*. Pendant l'exercice, nous avons pu rétablir les rapports d'affaires ou en nouer de nouveaux avec les bureaux de voyage de presque tous les pays européens. Nous avons déjà renouvelé les conventions concernant la vente des billets avec un certain nombre de maisons que nous connaissons de l'avant-guerre déjà.

A défaut d'un accord international sur le service des paiements avec l'Italie, il ne nous a pas encore été possible de confier aux bureaux de voyage de ce pays la vente de billets suisses.

8. Pendant l'exercice, des *tarifs internationaux pour le service direct des voyageurs et des bagages* ont pu être introduits entre la Suisse, d'une part, et l'Angleterre, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la France, l'Italie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Suède, la Tchécoslovaquie et la Yougoslavie, d'autre part, ainsi que, en transit par la Suisse, entre la France et l'Italie, les Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg et l'Italie, la France et l'Autriche, les Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg, la France, d'une part, la Tchécoslovaquie et la Pologne, d'autre part, l'Angleterre, les Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg, la France et la Yougoslavie.

Figure 3

Voyageurs transportés par jour en 1945 et 1946



9. Le 24 septembre s'est réunie à Berne une conférence des autorités d'occupation alliées en Allemagne et des directions des compagnies de chemins de fer des pays limitrophes, pour étudier la reprise du trafic avec l'Allemagne et en transit par ce pays. Les autorités d'occupation américaines, anglaises et françaises se sont déclarées d'accord d'autoriser le trafic international en transit par l'Allemagne aux conditions de la convention internationale concernant le transport des voyageurs. Les prix afférents aux parcours allemands ont été exprimés en dollars dans les tarifs. Seule la gare badoise de Bâle a été reprise provisoirement comme point frontière germano-suisse.

Nous ne sommes, en revanche, pas encore parvenus à convenir de tarifs directs pour le transport des voyageurs et des bagages entre la Suisse et les régions occupées de l'Allemagne. La raison en est que les autorités d'occupation françaises n'appliquent les prix exprimés en dollars que pour les transports en transit et que, pour les autres transports, elles ont maintenu comme monnaie tarifaire le mark, pour lequel nous ne disposons pas d'un cours de conversion correspondant à sa valeur.

10. Des tarifs internationaux pour le transport direct des colis express ont été introduits pour le trafic entre la Suisse et la Belgique, la France, le Luxembourg et l'Italie.

C. Service des animaux

1. Pour venir en aide aux paysans des vallées grisonnes et du Haut-Valais, le Département fédéral de l'économie publique, avec notre concours et la collaboration des organes du chemin de fer, a pris des mesures en vue d'intensifier la vente du bétail de rente et d'élevage entre le 27 août et le 30 novembre. La Confédération se charge d'une partie des frais de transport, savoir:

50 % de ces frais (port et frais accessoires) pour le bétail d'élevage et de rente de la Haute et de la Basse-Engadine, des régions de Münster et de Poschiavo, ainsi que des gares et localités valaisannes de la ligne Gletsch–Brigue, expédié dans la plaine;

30 % pour le bétail de foire du Mittelland grison expédié en aval. La même facilité a aussi été concédée plus tard pour le bétail de foire du canton d'Unterwald;

20 % pour le bétail vendu aux foires de Coire et du Bas-Praettigau.

2. Pour stimuler la vente des chevaux provenant des régions d'élevage du Jura bernois et du Seeland, la Confédération a pris à sa charge 50 % des frais de transport et des frais accessoires pour les animaux vendus en août et en septembre aux onze principaux marchés. L'application de cette mesure a été confiée aux CFF.

3. D'entente avec les chemins de fer privés intéressés, nous avons concédé, du 1er octobre au 31 décembre, les taxes de la classe de tarif II *a*, au lieu de celles de la classe I, pour le transport des poulains nés en 1945, ce qui équivaut à une réduction d'environ 25 à 50 %.

4. Le règlement concernant l'octroi de réductions de taxe pour des objets destinés à des expositions a été appliqué pour 124 expositions d'animaux.

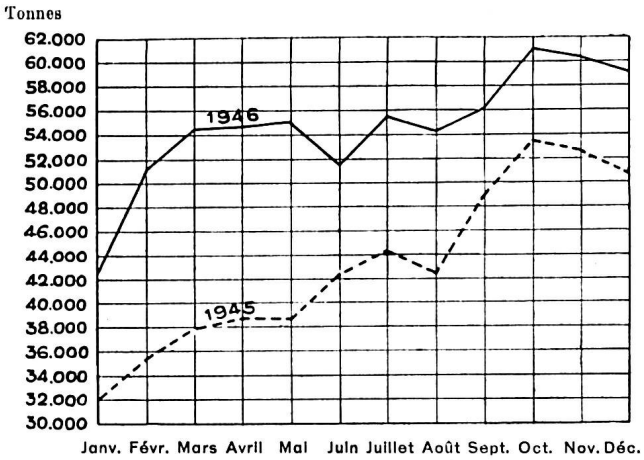
D. Service des marchandises

1. Six expositions de marchandises ont bénéficié de l'application du règlement concernant l'octroi de réductions de taxe pour objets destinés à des expositions.

2. Notre service de démarchage dans le trafic des marchandises a conclu 253 nouveaux contrats, tandis que 19 anciens contrats étaient annulés.

Figure 4

Tonnage des marchandises transportées par jour ouvrable en 1945 et 1946



3. Des conférences internationales des chemins de fer, auxquelles prirent part, notamment, des représentants des puissances d'occupation en Allemagne et de l'ECITO, se sont réunies à Bâle du 4 au 6 avril, et à Berne du 24 au 27 septembre. Elles ont poursuivi le travail d'unification de la réglementation du trafic, commencé l'année précédente déjà. Elles créent ainsi les conditions voulues pour le transport des marchandises avec lettres de voiture directes, dans les relations internationales où les possibilités d'exploitation le permettent.

A la fin de l'exercice, le transport direct des marchandises était rétabli entre la Suisse, d'une part, et l'Allemagne (zones d'occupation américaine, anglaise et française), l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la France, la Hongrie, l'Italie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Suède, la Tchécoslovaquie et la Yougoslavie, d'autre part. En outre, les trafics ci-après en transit par la Suisse ont été réglementés: Italie–France, Luxembourg, Belgique et Pays-Bas; France–Autriche, Hongrie et Tchécoslovaquie; Belgique–Autriche et Hongrie.

Aucune règlementation n'a encore pu être arrêtée en ce qui concerne le trafic avec la zone russe d'occupation en Allemagne.

4. Le 15 septembre est entré en vigueur un tarif international pour le transport des marchandises et des animaux en transit par l'Allemagne; les prix de ce tarif sont exprimés en dollars U. S. A. La conversion des anciens prix exprimés en marks est basée sur le cours de 1 rm = 0,30 dollar U. S. A., ce qui équivaut à un cours de 1 rm = 1 fr. s. 30.

5. Le tarif direct des marchandises Italie–Suisse, dont l'application était suspendue depuis le 12 septembre 1945, a été remis en vigueur le 1er juillet.

6. Un nouveau tarif de transit a été introduit le 1er juin pour le transport des marchandises Nord–Sud.

7. Le trafic de transit Allemagne–Italie, autrefois très intense, n'a toujours pas repris. En revanche, le trafic Italie–Angleterre s'est développé au delà de toute attente.

E. Publicité

1. La commission consultative des services de propagande des Chemins de fer fédéraux a consacré deux séances à l'examen des mesures à prendre à l'occasion du centenaire et du problème de la vente des billets suisses par les bureaux de voyage à l'étranger.

2. Le calendrier des CFF, grand format et consacré au centenaire des chemins de fer, a été tiré à 46 000 exemplaires.

3. Pour décorer les compartiments de 1re classe, nous avons fait l'acquisition d'une série de reproductions quadricolores d'œuvres d'art, peintures sur verre, etc.

4. Le service météorologique quotidien a été réorganisé et étendu à 47 stations d'annonce pour l'été.

5. Le service des conférences a donné plus de 450 conférences avec films et projections lumineuses, devant 60 000 adultes et 56 800 écoliers. Nous avons acquis un nouveau dessin animé en couleurs, «Cent ans de chemins de fer suisses», pour 1947.

VI. Contrôle du trafic

1. Nous avons poursuivi les essais entrepris avec des *composteurs enregistreurs* destinés à déterminer les recettes provenant des billets vendus par chacun des agents d'une caisse.

2. La *comptabilisation mécanique* a été étendue au trafic des expéditions du service des marchandises G. V. de Saint-Gall g. p. et des services des marchandises de Berthoud, Locarno et Winterthour g. p

3. La *commission des chefs des services de contrôle* s'est réunie les 14 et 15 mai.

4. Les reviseurs ont vérifié les *caisses et les livres* de 722 services. Il a fallu ouvrir une enquête spéciale pour 103 d'entre eux.

5. Les *prescriptions sur le décompte et la liquidation des soldes* dans le service des voyageurs et des bagages Suisse–Angleterre, Suisse–Autriche, Suisse et France–Pays scandinaves, dans le service des colis express Suisse–France, ainsi que dans le service des marchandises Tchécoslovaquie–Suisse et Pologne–Suisse, ont été rééditées.

6. Au cours de l'exercice, 990 *crédits pour frais de transport* ont été ouverts et 378 supprimés. Le 31 décembre 1946, le nombre des crédits pour frais de transport était de 8297.

7. L'*imprimerie des billets* a imprimé 52 039 000 *billets Edmonson*, contre 62 527 000 en 1945.

VII. Economat

A. Achat de matériaux

En 1946, l'économat a fait les principaux *achats de matériaux* suivants:

Traverses de bois	84 519 p.
Traverses métalliques	163 000 p.
Rails d'acier	30 636 t.
Accessoires et pièces de branchements, matériel d'enclenchement	2 743 t.
Fers et métaux pour les ateliers et d'autres services	8 385 t.
Articles divers pour les ateliers et d'autres services	2 007 660 fr.
Matériel électrique	7 178 000 fr.
Matériaux de construction	1 574 t.
Matières de consommation pour la traction (sans le combustible)	4 507 t.
Matières de chauffage, d'éclairage et de nettoyage	1 576 266 fr.
Objets d'inventaire, matériel de bureau, etc.	3 746 081 fr.
Drap, y compris la confection des uniformes	2 451 217 fr.

B. Vente de matériaux de rebut

L'économat a vendu:

Du matériel de rebut de la voie pour	1 803 597 fr.
Du matériel de rebut des ateliers et d'autres services pour	1 025 000 fr.

C. Combustibles et carburants pour les locomotives, les véhicules moteurs et les ateliers

Au cours de l'exercice, l'économat a acheté:

Charbon	66 838 t
Coke	2 259 t.
Bois	98 092 st.
Carburants liquides	914 t.

VIII. Exploitations affermées

1. Pendant l'exercice, 66 *buffets de gare* étaient en exploitation. 46 d'entre eux disposent de locaux de 1re/2e classe et de 3e classe, et 20 de locaux de 3e classe seulement. Les buffets du Locle-Ville et de Porrentruy ont changé de tenancier.

Les chiffres d'affaires ont augmenté d'une manière générale. Les buffets des gares frontières, notamment, ont eu un plus grand nombre de clients, tandis que ceux qui ont connu une forte affluence de militaires pendant le service actif de l'armée ont vu leur clientèle diminuer dans une sensible mesure.

2. Des librairies de gare (kiosques à journaux) étaient ouvertes dans 263 gares et stations.

Des kiosques à journaux ont été installés dans sept stations. En outre, les secteurs d'affermage ont été en partie regroupés.

Les chiffres d'affaires ont en général augmenté.

3. La *réclame commerciale* se divise en deux secteurs: réclame dans les gares et réclame dans les voitures. Nos recettes provenant de la réclame dans les gares ont augmenté, malgré certaines mesures esthétiques limitatives. Il en est de même pour la réclame dans les voitures, introduite en 1944.

4. A la fin de l'exercice, 784 distributeurs automatiques de marchandises, 349 balances automatiques de personnes et 204 autres appareils automatiques étaient en service dans les gares et stations des CFF. Nos recettes de ce chef ont été en légère augmentation.

5. Le *service des wagons-restaurants* est assuré par la Société suisse des wagons-restaurants, à Berne, et par la Compagnie internationale des wagons-lits.

Pendant l'exercice, 6 à 10 wagons-restaurants des CFF, 24 ou 25 wagons-restaurants des deux sociétés fermières et 5 voitures-buffets des CFF ont été en service. 4 nouveaux wagons-restaurants des CFF ont été mis en service et 1 wagon-restaurant de la Société suisse des wagons-restaurants, mis au rebut.

Les prestations des wagons-restaurants se sont élevées à 4 921 532 kilomètres-véhicules (contre 4 007 716 l'année précédente), et celles des voitures-buffets à 736 559 kilomètres-véhicules (contre 885 668 en 1945).

Les recettes ont augmenté du fait de l'accroissement du nombre des courses de wagons-restaurants; en outre, les tarifs ont été relevés d'une manière générale le 16 novembre.

6. Les *exploitations affermées* comprennent encore de nombreux magasins de fruits, de provisions de voyage, de fleurs, de tabac, etc., 15 salons de coiffure dans des gares, les garages des gares de Genève et de Zurich et les restaurants des bateaux du lac de Constance.

IX. Gares et trains

A. Généralités

1. La section des transports terrestres de l'Office de guerre pour les transports, qui était confiée à la division des gares et des trains près la Direction générale, a été supprimée le 31 décembre 1946.

2. L'attribution de bureaux de poste à des chefs de gare a fait l'objet d'une nouvelle convention avec la Direction générale des PTT.

3. Nous avons conclu des contrats avec un grand nombre d'expéditeurs pour l'immatriculation de 419 wagons de particuliers dans notre parc et l'utilisation en trafic suisse de 203 cadres privés.

4. Ces dernières années, nous avons dû avoir recours à des aides de bureau privés pour faire face au trafic toujours intense. Des instructions ont été données pour régler les rapports de service de ces aides d'après le règlement des employés et pour les engager en qualité de fonctionnaires.

B. Recrutement et instruction du personnel

1. Pour couvrir nos besoins probables en agents de gare et de train, nous avons engagé 266 apprentis de gare et 295 apprentis du service des trains. Nous avons éprouvé des difficultés à recruter du personnel, notamment pour les gares, par suite du manque de candidats suffisamment qualifiés.

2. Les apprentis de gare de la classe 1944 ont passé des examens de capacité après avoir suivi un cours final de quatre semaines.

3. Nous avons introduit des cours d'instruction d'un jour toutes les deux semaines pour les apprentis de gare faisant leur première année d'apprentissage.

4. Les agents des gares ayant été très occupés, le programme des cours d'instruction organisés à leur intention n'a pu être entièrement tenu.

C. Transport des voyageurs

1. Les transports de voyageurs furent de nouveau très nombreux au cours de l'exercice, bien que le trafic militaire ait fléchi par rapport à celui de l'année précédente. Pendant le second semestre, nous avons cependant noté un léger fléchissement, dû essentiellement à la levée des restrictions que la guerre avait imposées à la circulation des automobiles.

2. A la suite de pourparlers avec les administrations compétentes suisses et étrangères, il a été possible, en trafic international, de simplifier et d'accélérer les formalités de douane à Chiasso, Luino, Domodossola, Bâle CFF et Buchs (St-G.).

3. Le 7 octobre, le contrôle français de la douane et des passeports a été transféré de Bellegarde à Genève-Cornavin.

4. Pendant l'exercice, plusieurs prestations extraordinaires découlaient encore de la guerre. C'est ainsi que nous avons transporté:

135 200	permissionnaires américains venus en Suisse pour un bref séjour, à l'aller et au retour;
89 500	permissionnaires britanniques de Brigue à Vallorbe;
1 000	blessés britanniques venant d'Italie, de Brigue à Vallorbe dans 5 trains sanitaires;
34 900	prisonniers de guerre autrichiens rapatriés de France, jusqu'à Buchs (St-G.);
64 200	enfants étrangers venus se fortifier dans notre pays, à l'aller et au retour;
1 800	soldats et enfants étrangers tuberculeux ou mutilés, à l'aller et au retour;
3 700	ressortissants suisses rentrés au pays;
1 900	réfugiés et internés étrangers rapatriés;
25 500	ouvriers italiens entrés en Suisse pour continuer généralement leur route vers la Belgique.
357 700	personnes, au total.

Les Chemins de fer fédéraux ont fourni de leur matériel roulant pour la majorité de ces transports.

D. Transport des marchandises

1. En dépit de la disparition des transports militaires et de la reprise de la circulation routière, le trafic des marchandises suisse n'a cessé d'être important. L'accroissement des importations, qui a permis un meilleur ravitaillement du pays, et l'essor de l'industrie du bâtiment sont avant tout à l'origine de ce résultat.

En automne, il a fallu prendre des mesures spéciales avec la Régie fédérale des alcools pour régler les transports de fruits et de pommes de terre.

Le trafic de transit, qui, sur la ligne Chiasso–Bâle, a repris au cours du second semestre, est cependant resté dans des limites modestes.

2. Pour assurer le ravitaillement du pays, nous avons de nouveau envoyé un grand nombre de wagons suisses vides à l'étranger, de sorte que notre parc de matériel a été mis une fois de plus fortement à contribution. Dans la deuxième moitié de l'année, toutefois, l'arrivée de grandes quantités de marchandises par le Rhin a amélioré la situation; nous avons pu rétablir, sauf pour les gares frontières, les délais de chargement, de déchargement et de réexpédition normaux, qu'il avait fallu raccourcir pendant la guerre. Les réseaux étrangers fournissent, en outre, plus de wagons pour leurs expéditions, ce qui contribue aussi à l'amélioration constatée.

3. Un tarif de camionnage complété a été introduit le 1er juin.

E. Trafic avec l'étranger

1. Le service des voyageurs a repris sur la ligne Etzwilen–Ramsen–Singen le 12 août; il avait été suspendu en mai 1945.

2. En 1946, le *trafic-marchandises* a été rétabli avec les pays suivants:

Début de l'année: Avec la zone française d'occupation en Allemagne et en Autriche.

Début de mars: Avec l'Italie par Luino (wagons complets).

Fin mars: Avec la Suède, la Norvège et le Danemark par Padborg et la rive gauche du Rhin (par la rive droite depuis le 15 octobre), au moyen de trains directs.

Fin mars: Avec la Pologne via l'Autriche et la Tchécoslovaquie par trains-blocs (wagons complets).

Mi-avril: Avec la France, la Belgique, la Hollande et le Luxembourg (reprise de tout le trafic en grande et en petite vitesse par expéditions partielles ou wagons complets).

1er mai: Avec les zones américaine et britannique d'occupation en Allemagne (wagons complets).

Mi-mai: Avec la Tchécoslovaquie par la route Buchs–Linz–Summerau, moins longue que celle de Lindau–Munich et Furth i. W.

12 août: Avec l'Italie par Luino (expéditions partielles).

Fin septembre: Avec la Hongrie et la Yougoslavie dans des proportions restreintes (wagons complets).

Mi-septembre: Avec la Tchécoslovaquie par Buchs et Sainte-Marguerite, l'Autriche et l'Allemagne (wagons complets sans réserve) et avec l'Autriche (tout trafic par expéditions partielles et wagons complets).

3. Après une interruption d'une année et demie, la navigation sur le Rhin a repris jusqu'à Bâle le 29 avril.

F. Horaires

1. Au cours de la procédure d'approbation de l'horaire valable à partir du 6 mai 1946, 652 requêtes (500 en 1945) ont été annoncées; 477 d'entre elles (363) concernaient les Chemins de fer fédéraux. Il y a lieu de mentionner, en particulier: 213 requêtes (112) tendant à l'introduction de nouveaux trains ou au prolongement de parcours de trains existants, 74 (57) visant à l'introduction de nouveaux arrêts de trains directs et accélérés, ainsi que 42 (27) ayant pour but une meilleure desserte de stations et de haltes par des trains de voyageurs. 249 (117) de ces revendications ont été totalement ou partiellement prises en considération.

2. L'horaire annuel 1946/47, qui a par jour 9016 km-trains de plus que le précédent sur les lignes électrifiées, a permis d'améliorer encore les possibilités de transport par trains omnibus et directs. Une partie des nouveaux parcours de trains concerne des lignes électrifiées en 1946; sur les lignes exploitées à la vapeur, en revanche, le nombre quotidien de kilomètres-trains est de 703 inférieur à celui de l'horaire 1945/46.

3. Du 18 au 21 juin, les réseaux intéressés à la marche du Simplon-Orient-Express et de l'Arlberg-Orient-Express se sont entretenus, à Paris, de questions d'horaire. Ils ont décidé de faire circuler le Simplon-Orient-Express au delà de Venise, jusqu'à Belgrade et, éventuellement, Sofia–Istamboul, et l'Arlberg-Orient-Express au delà de Vienne, jusqu'à Budapest et, par Prague, jusqu'à Varsovie; de plus, ils sont convenus d'accélérer la marche de ces trains ainsi que d'introduire une nouvelle relation par trains directs (voitures de 1re, 2e et 3e classe) sur la ligne Paris–Lausanne–Milan et une autre tous les jours entre l'Angleterre et la Suisse, via Calais–Laon–Delle–Bâle, pour les sports d'hiver.

4. A l'intention des Anglais venant en Suisse pour les sports d'hiver, l'Engadine-Express et l'Oberland-Express ont été remis en marche du 17 décembre 1946 au 2 février 1947; ils comprenaient des wagons-lits et des voitures ordinaires de 1re et de 2e classe Calais–Coire (Engadine) et Interlaken (Oberland).

En outre, dès la même date et uniquement pour le trafic Angleterre et Hollande–Suisse, une relation quotidienne avec voitures directes de 1re, 2e et 3e classe Hœk van Holland–Bâle a été créée par la rive droite du Rhin (Francfort s.M).

L'Express de l'Arlberg, qui circule trois fois par semaine, a depuis le 7 janvier un wagon-lits de 1re/2e classe direct jusqu'à et dès Prague. Depuis le 18 mars, ce train conduit aussi un wagon-lits pour et de Zurich et circule tous les jours entre Paris et Bâle.

Le 1er février, le trafic ferroviaire a été rétabli entre Sainte-Marguerite et Bregenz à raison de trois paires de trains par jour.

De nouveaux trains de voyageurs circulent sur les parcours Chiasso–Milan et Bellinzone–Luino, améliorant ainsi les relations ferroviaires avec l'Italie.

Depuis le 7 janvier, le Simplon-Orient-Express circule de nouveau entre Paris et Venise avec des wagons-lits directs Paris–Venise et Rome. Mis d'abord en marche trois fois par semaine, il est quotidien depuis le 18 mars.

Au commencement de l'exercice, le trafic ferroviaire direct a repris de Bâle à Bruxelles et Calais et, le 6 mai, de Genève à la côte d'Azur (Nice).

A la suite d'une décision des administrations intéressées au Nord-Express, un train comprenant des wagons-lits directs Bâle–Stockholm fait la navette depuis le 7 octobre 1946 entre Bâle et Cologne, où il assure la correspondance avec l'express.

La réfection du viaduc de Nogent-le-Perreux et la réouverture de la gare de Paris-Est au trafic par Bâle et Delle ont permis de créer le 16 décembre une nouvelle relation de jour Bâle–Paris–Bâle par autorail, avec un arrêt de cinq heures à Paris (durée du voyage: 5 h. 45).

5. L'heure d'été, qui avance de 60 minutes sur celle de l'Europe centrale, a été introduite le 17 mars en Italie et le 14 avril en Autriche et en Allemagne.

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

Après de longs pourparlers, nous sommes parvenus à nous entendre avec la Société nationale des Chemins de fer français sur la redevance à payer par elle pour la cojouissance des installations de la gare de Bâle pendant les années de guerre.

H. Ouverture de haltes

Deux haltes ont été ouvertes, l'une le 6 mai à Bottighofen, entre Kreuzlingen-Ost et Munsterlingen, l'autre le 15 juillet à Kœlliken-Oberdorf, entre Kœlliken et Safenwil.

X. Traction et ateliers

A. Achat et transformation de matériel roulant

1. *Au cours de l'exercice, nous avons mis en service le matériel roulant ci-après:*

Voie normale:

11 locomotives électriques de ligne, de la série Re $^4/_4$,
7 locomotives électriques de manœuvre, de la série Ee $^3/_3$,
8 tracteurs électriques à 135 CV, de la série Te,
7 voitures de type léger, de la série AB^{4ü},
4 wagons-restaurants de type léger, de la série Dr^{4ü},
10 fourgons de type léger, de la série F^{4ü},
2 fourgons de type léger avec compartiment postal, de la série FZ^{4ü},
1 wagon, de la série K^3,
20 wagons, de la série M^9,
1 wagon spécial, de la série O^1.

Voie étroite:

2 voitures de type léger, de la série BC^4,
4 voitures de type léger, de la série C^4.

Le manque de main-d'œuvre et le suremploi dans l'industrie entraînent des retards dans la livraison du matériel roulant commandé et, par contrecoup, dans la modernisation hautement souhaitable de notre parc de véhicules.

2. *Nous avons commandé le matériel roulant pour voie normale ci-après:*

10 locomotives électriques de ligne, de la série Re $^4/_4$,
6 locomotives électriques de manœuvre, de la série Ee $^3/_3$,
3 tracteurs électriques, de la série Te,
1 wagon de commande, de la série CFt^{4ü},
16 voitures de type léger, de la série AB^{4ü},
5 voitures de type léger, de la série B^{4ü},
5 voitures de type léger, de la série BC^{4ü},
3 voitures de type léger, de la série BC^4,
20 voitures de type léger, de la série C^{4ü},
3 voitures de type léger, de la série C^4,
5 remorques de flèche rouge de type léger, de la série BCF^4,
4 wagons-restaurants de type léger, de la série Dr^{4ü},
10 fourgons de type léger, de la série F^{4ü},
1 wagon, de la série K^2,
20 wagons, de la série L^3,
30 ballastières, de la série S^{4t}

3. *Au cours de l'exercice, nous avons transformé le matériel roulant pour voie normale suivant:*

1 locomotive électrique Ce $^6/_8$ ^{II} en Be $^6/_8$,
1 voiture B^3 en B^4,
2 voitures C^3 en C^4,
1 wagon de particulier P en K^{2l},
1 voiture C en wagon K^2,
4 wagons de service X^d en wagons K^3,
8 wagons L^5 en wagons spéciaux O,
40 wagons M^3 en ballastières S^{4t},
26 véhicules désaffectés en wagons de service X.

4. A la demande du Département fédéral des finances et des douanes, nous avons repris les 820 wagons de la série K^3 que la Confédération avait achetés au début de la guerre.

B. Traction

1. Pour couvrir nos besoins en personnel de locomotive, nous avons engagé 212 ajusteurs et mécaniciens.

2. En mai, pour le début du nouvel horaire, quelques concessions ont été faites au personnel des locomotives dans l'application de la loi sur la durée du travail (durée moyenne du service, nombre maximum d'heures de piquet et durée minimum des jours de repos).

3. Un nouveau règlement des freins est entré en vigueur le 1er janvier 1946; il contient surtout des prescriptions d'exploitation. Une partie technique sera publiée ultérieurement pour le personnel des locomotives et les visiteurs.

4. Les 37 locomotives à vapeur lourdes CFF pour trains de marchandises louées à la Société nationale des chemins de fer français ont été rendues entre avril et la mi-juin.

5. Les cinq dernières petites locomotives à vapeur de diverses séries achetées en 1945 par les Chemins de fer de l'Etat néerlandais ont été livrées au début de l'exercice. Les Chemins de fer fédéraux ont encore vendu à la même administration 22 machines à vapeur de la série A $^3/_5$.

6. Nous avons rendu au Chemin de fer allemand du Reich les deux locomotives électriques de la ligne du Wiesental qu'il nous avait louées.

7. Les Chemins de fer de l'Etat autrichien nous ont loué trois locomotives électriques, une de ligne, deux de manœuvre, réparées dans nos ateliers de Zurich.

8. Le parc de nos locomotives électriques n'a pas été suffisant pour assurer un trafic fortement accru, de sorte qu'il nous a fallu faire circuler des machines à vapeur sur des lignes électrifiées. En décembre, la menace du manque d'électricité nous a obligés à recourir encore plus à l'ancien mode de traction (cf. chiffre XI, E. 1).

9. Pour réduire la consommation du charbon, nous avons de nouveau intensifié le chauffage au bois des locomotives.

10. Les Chemins de fer de l'Etat néerlandais ayant un pressant besoin de voitures, nous leur en avons loué 20 de la série C^3.

C. Ateliers

a. Entretien du matériel roulant

Les ateliers principaux ont exécuté les travaux d'entretien suivants:

1. Véhicules moteurs

Réparations courantes	1015
Réparations intermédiaires	153
Revisions	232
Total	1400

En outre, les petits véhicules à moteur (tracteurs, draisines et véhicules routiers) ont fait l'objet de 188 réparations courantes et intermédiaires, ainsi que de 104 revisions.

Tout l'entretien des véhicules moteurs a pu se faire normalement dans nos ateliers.

Les ateliers d'Yverdon ont revisé et en partie transformé sept locomotives à vapeur SNCF gravement endommagées. Les travaux de réparation de locomotives françaises ont été suspendus au terme de l'exercice.

2. Autres véhicules des CFF

	Voitures	Fourgons	Wagons	Wagons de service
Réparations courantes	7071	1112	12 005	1416
Revisions	1712	308	5 277	505
Réparations intermédiaires	184	2	—	—
Réparations principales	11	12	610	—
Transformations . .	2	—	8	1
Avaries graves . . .	14	2	1	2
Total	8994	1436	17 901	1924

3. Matériel roulant d'autres propriétaires (wagons de particuliers compris)

	Voitures	Fourgons et ambulants postaux	Wagons
Réparations courantes .	9	56	7142
Revisions	—	158	635
Avaries graves.	—	—	8
Total	9	214	7785

Nos ateliers ont aussi réparé 48 véhicules endommagés dans des bombardements à l'étranger.

Les ateliers de Zurich et d'Yverdon ont remis en état au cours de l'année 51 fourgons et 198 wagons SNCF. Depuis la fin de l'exercice, ils ne font plus de réparations de ce genre. Toutefois, ils exécuteront encore certains travaux (traitement des essieux montés, des ressorts, etc.) pour le compte d'entreprises industrielles qui ont des véhicules à réparer mais ne disposent pas de toutes les installations voulues, l'industrie suisse continuant à s'occuper de wagons de la Société nationale des chemins de fer français. En 1946, nous avons fait de ces travaux spéciaux pour 2352 wagons.

Nous avons dû confier à la General Motors Suisse S. A., à Bienne, la rénovation de 254 voitures à trois essieux, et à des entreprises industrielles la réparation de 79 wagons.

b. Installations des ateliers

1. A la fonderie des ateliers d'Olten, l'ancien creuset à huile a été remplacé par un creuset électrique, d'une capacité suffisante et produisant un bronze de qualité parfaite.

2. Une chaudière électrique a été installée aux ateliers de Bellinzone.

3. Pour améliorer les conditions de travail aux ateliers de Bellinzone, la cour de l'atelier de peinture a été munie d'un toit.

XI. Voie et usines électriques

A. Généralités

1. La suppression du rationnement du ciment le 1er mai — il avait déjà été assoupli antérieurement —, et des arrivages suffisants de matériel de superstructure, etc., nous ont permis d'exécuter dans une plus grande mesure l'arriéré des ouvrages. Toute une série de travaux de pose, d'entretien et de renouvellement de voies, qui absorbaient de grandes quantités de matériaux, ont pu être achevés.

Etant donnée la prospérité actuelle, nous avons ajourné un certain nombre de travaux envisagés, ou alors nous avons prévu des délais d'exécution un peu plus longs. Au reste, nous y avons été contraints par la pénurie toujours plus accentuée de main-d'œuvre et par les retards de livraison de certains matériaux de construction.

2. Nous avons ramassé et livré 16 967 tonnes de ferraille et de fer de réemploi — au lieu des 10 000 tonnes imposées — à titre d'impôt du fer de 1945. A fin 1946, nous avions livré 64 838 tonnes au total, dépassant ainsi de 9838 tonnes les 55 000 tonnes qui nous avaient été fixées pour la période commençant le 1er juillet 1943.

3. Une commission d'experts a été constituée en vue d'examiner si, conformément au projet approuvé, la gare de Berne doit être reconstruite sur son emplacement actuel ou si, au contraire, elle doit être déplacée; dans cette commission, qui a déjà commencé ses travaux, le gouvernement bernois, la ville de Berne et les Chemins de fer fédéraux sont représentés chacun par un membre.

Les questions relatives au trafic ferroviaire zurichois ont été abondamment discutées avec les autorités du canton et de la ville de Zurich.

4. L'œuvre d'extension des cultures a été poursuivie; les terrains défrichés et mis à la disposition du personnel ont été soigneusement cultivés. Pour cette tâche, les agents ont bénéficié de congés non imputés sur leurs vacances.

B. Travaux neufs et de parachèvement

1. *Construction de nouvelles lignes.* Le premier tronçon Genève-Cornavin–La Praille de la ligne de raccordement entre les gares de Genève-Cornavin et des Eaux-Vives est en cours d'exécution.

2. *Travaux de parachèvement dans des gares et stations.* Les importants travaux ci-après ont été achevés: extension de la gare aux marchandises de Fribourg et des stations d'Estavayer, Charrat-Fully et Beinwil; reconstruction et agrandissement de la fruiterie CFF de Bâle partiellement détruite par le bombardement du 4 mars 1945; reconstruction de la partie sud du bâtiment aux voyageurs de Schaffhouse et pose de nouvelles marquises; reconstruction du bâtiment aux voyageurs et de la halle aux marchandises de Wolhusen; transformation du bâtiment aux voyageurs et construction d'un nouveau bâtiment annexe à Kreuzlingen; construction de nouveaux monte-charge et entourage en maçonnerie des cages d'escaliers dans les entrepôts de la gare aux marchandises de Bâle; pose d'une voie de raccordement et installation d'une station de signaux dans le tunnel du Saint-Gothard.

Les importants travaux suivants sont en voie d'exécution: transformation et extension des installations de voies à Moudon, Payerne, Aarberg, Magadino-Vira et Fribourg; construction de nouveaux bâtiments aux voyageurs à Grandvaux, Sempach-Neuenkirch et Bischofszell-Nord; reconstruction des halles aux marchandises à Bâle; transformation de la halte de Schachen en station de croisement; agrandissement de la section des wagons aux ateliers de dépôt de Meiringen et aménagement de locaux pour la Swissair à la gare principale de Zurich.

3. *Doubles voies.* La pose de la double voie est en cours d'exécution sur les tronçons Rupperswil–Lenzbourg et Brunnen–Sisikon. Le second tronçon Mezzovico–Taverne du nouveau parcours à double voie Rivera-Bironico–Taverne a pu être mis en service le 6 mai.

4. *Ponts.* Le pont métallique en treillis sur la Tœss, près de Steg, a été transformé en un pont massif voûté, et les ponts métalliques sur la Froda, entre Faido et Lavorgo, ont été remplacés par un tablier à deux voies composé de poutres bétonnées.

5. *Signaux et installations de sécurité.* De nouvelles installations électriques d'enclenchement ont été mises en service à Soleure g. p. et Entlebuch.

Pour la conduite automatique des trains, nous avons continué à poser des aimants de voie aux signaux de passage, aux signaux avancés des signaux de sortie et aux signaux de sortie. A Langenthal, les signaux et installations de sécurité ont été améliorés.

Le block-système a été mis en service sur les tronçons Neuveville–Bienne et Oensingen–Soleure g. p.

6. *Passages à niveau.* Nous avons remplacé trois passages à niveau par deux passages inférieurs et un passage supérieur.

7. *Installations à basse tension et à courant faible.* Une installation à courant porteur pour téléphonie multiple a été aménagée sur la ligne Lausanne–Berne.

A Arth-Goldau, la nouvelle installation électrique pour le chauffage préalable des trains a pu être mise en service; une autre installation de ce genre était en cours d'exécution à Zoug.

C. Entretien de la voie

Les importations de matériel de superstructure ayant atteint un volume suffisant au début du printemps, nous avons pu prendre les mesures nécessaires en vue de réaliser le programme normal de renouvellement de la voie.

La pénurie de main-d'œuvre qualifiée a eu pour effet de retarder tout d'abord l'achèvement des travaux de renouvellement. Toutefois, le temps ayant été doux en novembre et décembre, nous avons pu poursuivre ces travaux jusqu'à la fin de l'année et rattraper le retard.

D. Electrification

La traction électrique a pu être inaugurée sur les lignes suivantes qui étaient encore exploitées à la vapeur:

Romanshorn–Kreuzlingen, le 6 mai,
Saint-Maurice–Monthey, le 18 mai,
Zofingue–Suhr–Aarau, le 15 juillet,
Palézieux–Payerne, le 19 juillet,
Etzwilen–Stein am Rhein–Oberwinterthour, le 7 octobre,
Suhr–Wettingen, le 17 décembre.

Les travaux d'électrification des autres lignes exploitées à la vapeur ont dû être quelque peu différés, en raison de diverses circonstances.

E. Alimentation en énergie

1. *Production et consommation d'énergie.*

Durant l'année d'exploitation 1945/46 (octobre 1945 à septembre 1946), nous avons disposé des quantités d'énergie ci-après:

en provenance de nos propres usines	640 255 000 kWh
en provenance d'usines communes	180 213 000 »
en provenance d'autres usines .	92 321 000 »
Total de l'énergie produite par nos usines et reçue d'autres usines .	912 789 000 kWh

Affectation:	
pour notre propre traction . . .	790 000 000 kWh
pour d'autres de nos usages . .	8 416 000 »
livraisons à des réseaux privés .	22 430 000 »
livraisons à d'autres intéressés .	2 653 000 »
fourniture d'énergie en excédent	88 769 000 »
pertes de convertisseurs	521 000 »
Total	912 789 000 kWh

Durant la première moitié de la période d'hiver 1945/46, l'apport d'eau dans nos usines a été insuffisant; aussi, à ce moment-là déjà, étaient-elles arrivées à l'extrême limite de leurs possibilités. A fin mars 1946, les lacs d'accumulation contenaient encore une réserve de 50 millions de kWh.

Pendant la période d'été, l'apport d'eau aux lacs Ritom et de la Sihl a été normal; en revanche, il a été insuffisant au lac de Barberine, qui n'a été rempli que grâce à la réserve existante.

L'énergie en excédent a pu être facilement écoulée en été 1946; nous avons profité de toutes les occasions qui se présentaient de la placer.

En vue de couvrir nos besoins en énergie pour l'hiver *1946/47*, nous avons dû nous assurer 25 millions de kWh d'énergie complémentaire, en plus des 33 millions de kWh mis à notre disposition par le consortium BKW-NOK-Atel. 10 millions de kWh devaient être fournis par les NOK et 15 millions par les Chemins de fer de l'Etat autrichien. Mais ceux-ci n'ont pu nous en livrer que 3 millions, la pénurie d'eau ayant pris des proportions catastrophiques en Autriche.

Aux usines CFF, tout comme ailleurs, les conditions hydrographiques ont été des plus mauvaises pendant la période d'hiver 1946/47 et l'alimentation en énergie est demeurée précaire. Aussi avons-nous dû arrêter nos chaudières électriques dès le milieu d'octobre et, dès le 1er novembre 1946, faire appel à l'énergie de secours du consortium BKW-NOK-Atel. Devant la nécessité d'entamer fortement nos réserves d'énergie et l'impossibilité de nous procurer de plus grandes quantités d'énergie de secours dans des usines privées, nous avons été obligés de restreindre la consommation d'énergie dès le 6 décembre; c'est ainsi que nous avons réduit le chauffage des trains, supprimé les trains spéciaux de voyageurs, comprimé de nombreuses compositions de train et remplacé des véhicules moteurs électriques de ligne et de manœuvre par des locomotives à vapeur.

2. *Usines électriques*

Barberine. Lac d'accumulation: niveau le plus bas le 31 mars, 10 millions de m³ d'eau utilisable; niveau le plus élevé le 18 septembre, $39,_0$ millions de m³ (capacité totale); début de l'abaissement le 23 septembre; niveau du lac le 31 décembre, $15,_{64}$ m (l'année précédente $10,_{15}$ m) au-dessous de la cote maximum, avec un volume d'eau utilisable de $19,_{81}$ millions de m³ ($26,_{16}$).

Ritom. Lac d'accumulation: niveau le plus bas le 14 avril, $2,_9$ millions de m³ d'eau utilisable; niveau le plus élevé le 1er septembre, $27,_5$ millions de m³ (capacité totale); début de l'abaissement le 30 septembre; niveau du lac le 31 décembre, $10,_{10}$ m (l'année précédente $7,_{70}$ m) au-dessous de la cote maximum, avec un volume d'eau utilisable de $16,_{84}$ millions de m³ ($18,_{95}$).

Etzel. Lac d'accumulation: niveau le plus bas le 25 mars 1946, $31,_4$ millions de m³ d'eau utilisable; niveau le plus élevé le 22 août 1946, $91,_8$ millions de m³ (capacité totale); début de l'abaissement le 7 octobre; niveau le 31 décembre, $5,_{98}$ m (l'année précédente $3,_{04}$ m) au-dessous de la cote maximum, avec un volume d'eau utilisable de $34,_5$ ($60,_4$) millions de m³, dont $24,_6$ ($37,_5$) millions de m³ pour les CFF.

Nous avons exécuté les préparatifs de montage d'une pompe dans le groupe de machines 3.

Amsteg. Nous avons mis en service la conduite forcée 3 modifiée.

Rupperswil-Auenstein. Au cours de l'été, l'aménagement intérieur de la salle des machines a pu être achevé. La crue des 13/14 juillet, qui atteignait environ 850 m³/sec, a occasionné quelques dégâts à la digue; toutefois, l'exploitation n'a nullement été entravée.

3. *Lignes de transport et sous-stations*

De nouvelles lignes de transport à 66 kV ont été établies de la sous-station de Grüze à la station transformatrice d'Etzwilen, et de Chiètres à Ausserholligen; la seconde de ces lignes a pu déjà être mise en service au début de 1946.

Dans les sous-stations d'Ausserholligen, Olten, Rupperswil, Steinen, Seebach et Grüze, les nouvelles installations pour la protection des transformateurs et la protection de distance des lignes de transport ont été aménagées et mises en service.

F. Perturbations dues à des phénomènes naturels et à des événements extraordinaires

1. Les 19 et 23 janvier, à la suite de fortes chutes de neige, des avalanches ont dévalé sur la ligne du Simplon, entre Preglia et Varzo. Les deux voies ont été recouvertes sur une longueur d'environ 50 m et sur une hauteur allant jusqu'à 5 m. Le trafic a pu être rétabli le lendemain.

2. Les nombreux orages qui ont éclaté au début de l'été n'ont pas été sans affecter l'exploitation ferroviaire. C'est ainsi qu'un grave orage s'étant abattu le 25 mai sur la vallée de l'Aar et l'Emmental, a causé toute une série de dégâts. Entre Rubigen et Münsingen, le remblai a été partiellement miné par les eaux, en sorte que ce parcours n'a pu être utilisé qu'à simple voie entre 18 et 24 h. Sur le tronçon Signau–Bowil, l'orage a également causé des inondations de la plate-forme de la voie, qui ont entraîné un arrêt de la circulation de 18 h. 30 à 21 h. Les trains ont dû être détournés par Berthoud. Dès 21 h., le trafic direct a pu reprendre, à une vitesse réduite.

De plus, la voie côté montagne de la ligne Arth-Goldau–Immensee a été recouverte le 13 juin par un glissement de terrain et coupée de 18 h. 40 à 20 h. Le 14 juin, le parcours Moutier–Court a aussi été bloqué par un éboulement de 6 h. à 8 h. 20. Le trafic a dû être assuré par transbordement.

3. Le 3 septembre, un éboulement s'est produit à la carrière de Quinten, sur les bords du lac de Wallenstadt. La vague de fond provoquée par la chute dans le lac de quelque 3 à 400 000 m³ de pierres a partiellement détruit, sur l'autre rive, la ligne de chemin de fer, ce qui a occasionné pour 20 000 fr. de dégâts.

4. Le 30 décembre au soir, à la suite des travaux de correction de la Linth, le remblai de la voie du parcours Schänis–Benken a subi un affaissement allant jusqu'à 80 cm entre le km $37,_{515}$ et le km $37,_{560}$. La circulation des trains a été interrompue jusqu'au 2 janvier 1947 et le service des voyageurs maintenu par transbordement.

5. Dans la nuit du 21 au 22 mai, la halle aux marchandises de Dübendorf a été détruite par un incendie.

Observations finales et propositions

Pour la première fois, nous avions à appliquer à la clôture des comptes les dispositions de la loi des Chemins de fer fédéraux du 23 juin 1944.

Le solde actif de 21 365 179 fr. 94 spécifié dans le compte de profits et pertes de 1946 (pages 28—29) correspond au « bénéfice net des Chemins de fer fédéraux restant après la couverture de tous les engagements, y compris les amortissements». Ce bénéfice net doit être utilisé conformément à l'art. 16 [1] de la loi sur les CFF.

Nous appuyant sur les dispositions légales citées plus haut, nous nous permettons de présenter ci-après nos

propositions:

1° Les comptes de 1946 des Chemins de fer fédéraux suisses sont approuvés.

2° La gestion des Chemins de fer fédéraux suisses en 1946 est approuvée.

3° Le bénéfice net de 1946 d'un montant de . . . . . 21 365 179 fr. 94

est employé de la façon suivante:

a. Versement à la réserve légale (loi sur les CFF, art. 16^{1a}) . 8 000 000 » —

b. Paiement de l'intérêt au capital de dotation (loi sur les CFF, art. 16^{1b}) . . . . . 12 000 000 » —

Quant au reste de l'excédent, de 1 365 179 fr. 94, il appartiendra à l'Assemblée fédérale d'en décider l'affectation lors de l'approbation des comptes annuels. Nous voudrions proposer de le verser également à la réserve.

Berne, le 11 avril 1947

Pour la Direction générale des Chemins de fer fédéraux suisses:

Le président,

Meile