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

**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses

**Band:** - (1935)

**Artikel:** Rapport sur la gestion pendant l'année 1935 présenté par la Direction générale des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral pour être transmis à l'Assemblée fédérale

**Autor:** Schrafl.

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-676131

**Nutzungsbedingungen**

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

**Conditions d'utilisation**

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

**Terms of use**

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

**Download PDF:** 14.01.2026

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

# Rapport

sur la

## gestion pendant l'année 1935

présenté par la

# Direction générale des chemins de fer fédéraux

au

## Conseil fédéral pour être transmis à l'Assemblée fédérale.

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

Pour nous conformer à l'article 5 de la loi fédérale sur l'organisation et l'administration des chemins de fer fédéraux, nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport sur la gestion et les comptes de notre entreprise pour 1935, en vous priant de vouloir bien le soumettre à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

## I. Etendue du réseau.

La *longueur des lignes appartenant à la Confédération* accusait, à fin 1935, les chiffres suivants:

| | | |
|---|---|---|
| longueur réelle 2877,452 km, longueur exploitée | | 2936,025 km |
| Dont sont *remises à bail* par les chemins de fer fédéraux les lignes de: | | |
| Bâle C. F. F. — St-Jean (frontière) | 5,281 km | |
| Wohlen—Bremgarten | 7,011 » | |
| Wattwil—Ebnat-Kappel | 4,854 » | 17,146 » |
| La longueur de notre propre réseau, exploité à nos propres frais, est de | | 2918,879 km |
| Les chemins de fer fédéraux ont *pris à bail* les lignes de: | | |
| Nyon—Crassier La Rippe (frontière) | 5,941 km | |
| Vevey—Puidoux-Chexbres | 7,825 » | 13,766 » |
| La longueur totale du réseau exploité à nos propres frais (y compris les lignes prises à bail, mais non les lignes remises à bail) est de | | 2932,645 km |

Elle se répartit comme il suit entre les trois arrondissements:

| | |
|---|---|
| Ier arrondissement | 954,886 km |
| IIe arrondissement | 976,495 » |
| IIIe arrondissement | 1001,264 » |

*Les chemins de fer fédéraux participent à l'exploitation d'autres lignes* de la manière suivante:

*a.* ils assurent *toute l'exploitation* sur les tronçons ci-après:

| | | |
|---|---|---|
| ligne des marchandises Bâle chemins de fer du Reich—Petit-Huningue-Port du Rhin | 4,005 km | |
| Crassier La Rippe (frontière)—Divonne-Les Bains | 3,202 » | |
| Delle (frontière)—Delle | 0,440 » | |
| Koblenz (frontière)—Waldshut | 1,743 » | 9,390 km |

*b.* ils assurent *le service de la conduite des trains et celui de la traction* sur les lignes ci-après:

| | | |
|---|---|---|
| Pont—Brassus | 13,259 km | |
| Les Verrières (frontière)—Pontarlier | 11,284 » | |
| Moutier—Longeau | 12,979 » | |
| Iselle (limite de propriété)—Domodossola | 19,068 » | |
| Pino (frontière)—Luino | 14,639 » | 71,229 » |
| La longueur des lignes à l'exploitation desquelles notre administration concourt est ainsi de | | 80,619 » |
| La longueur totale du réseau exploité par les chemins de fer fédéraux à leurs propres frais (y compris les lignes prises à bail, mais non les lignes remises à bail) et des lignes à l'exploitation desquelles ils concourent s'élève à | | 3013,264 km |

Nous avons proposé au Département fédéral des postes et des chemins de fer de suspendre, en vertu de l'arrêté fédéral urgent du 20 décembre 1934, l'exploitation sur le parcours Otelfingen–Niederglatt.

## II. Situation générale et résultats financiers.

La lente reprise des affaires constatée au cours de 1935 dans divers pays — il est vrai qu'elle était principalement conditionnée par la situation du marché intérieur — n'a pas encore fait son apparition en Suisse. La crise, qui s'était manifestée plus tardivement chez nous que dans la plupart des autres pays, s'est au contraire de nouveau aggravée durant l'exercice; cette aggravation s'est avant tout traduite par la chute du commerce extérieur, le manque de travail dans l'industrie, le recul sensible de l'industrie du bâtiment, d'importantes pertes de capitaux, le fléchissement du tourisme, la baisse du pouvoir d'achat, ainsi que l'ankylose de notre marché de l'argent.

Sous l'influence de la situation économique défavorable et de la concurrence encore croissante de l'automobile, les recettes de transport, qui avaient commencé à reculer à partir de 1930 mais étaient restées à peu près stationnaires en 1934, ont de nouveau fortement fléchi durant l'exercice écoulé.

Les *recettes de transport*, qui s'élevaient encore à $324,_{17}$ millions de francs en 1933 et à $321,_{26}$ millions l'année suivante, sont tombées à $303,_{04}$ millions en 1935; c'est le chiffre le plus bas qui ait été atteint depuis la guerre. Alors que de 1932 à 1933 le recul n'avait été que de $6,_{58}$ millions ou $2,_{0}$ % et qu'il se montait encore, l'exercice suivant, à $2,_{91}$ millions ou $0,_{9}$ %, la moins-value par rapport à 1934 s'établit en 1935 à $18,_{22}$ millions de francs, ou $5,_{7}$ %. Comparées au chiffre record de 1929, qui est de $401,_{95}$ millions, les recettes de transport ont baissé de $98,_{91}$ millions, autrement dit de $24,_{6}$ %, en l'espace de quelques années.

Depuis le début de la crise, en 1930, les recettes de transport ont fléchi dans la mesure suivante:

| | Recul des | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | recettes du service-voyageurs | | recettes du trafic-marchandises | | recettes de transport total | |
| | en mill. de fr. | % | en mill. de fr. | % | en mill. de fr. | % |
| 1930—1931 | $8,_{40}$ | $5,_{3}$ | $9,_{33}$ | $4,_{0}$ | $17,_{73}$ | $4,_{5}$ |
| 1931—1932 | $13,_{97}$ | $9,_{3}$ | $28,_{73}$ | $12,_{9}$ | $42,_{70}$ | $11,_{4}$ |
| 1932—1933 | $1,_{54}$ | $1,_{1}$ | $5,_{04}$ | $2,_{6}$ | $6,_{58}$ | $2,_{0}$ |
| 1933—1934 | $2,_{00}$ | $1,_{5}$ | $0,_{91}$ | $0,_{5}$ | $2,_{91}$ | $0,_{9}$ |
| 1934—1935 | $6,_{87}$ | $5,_{2}$ | $11,_{35}$ | $6,_{0}$ | $18,_{22}$ | $5,_{7}$ |

En *service des voyageurs*, la lente reprise du trafic qui s'était manifestée au début de 1934 a de nouveau fait place, au milieu de 1934, à un recul qui a persisté également en 1935. Par rapport aux chiffres de l'exercice précédent, le nombre des voyageurs transportés a baissé de $3,_{5}$ % durant le I^er^ trimestre, de $6,_{6}$ % durant le II^e^, de $4,_{1}$ % durant le III^e^ et de $1,_{1}$ % durant le IV^e^. Pour 1935, il s'établit à $109,_{86}$ millions, soit $4,_{43}$ millions ou $3,_{9}$ % de moins qu'en 1934, alors que le recul de l'année précédente n'était que de $0,_{5}$ % et celui de 1933 de $1,_{7}$ %. Au regard du chiffre record de 1930, qui avait été de $127,_{91}$ millions de voyageurs, le nombre des personnes transportées a fléchi de $18,_{05}$ millions, c'est-à-dire de $14,_{1}$%, ce qui correspond à un recul de $31,_{6}$ à $26,_{4}$ par tête de population. Ce recul provient tant de la forte diminution des déplacements professionnels, due à l'accroissement du chômage, que de la baisse des voyages d'agrément, occasionnée par les conditions atmosphériques en général plus défavorables que pendant l'année précédente et par les entraves mises au tourisme international.

Comme conséquence de la régression des transports de voyageurs, les recettes de ce trafic sont tombées à $126,_{34}$ millions de francs, en diminution de $6,_{87}$ millions, ou $5,_{2}$ %, par rapport à celles de l'exercice précédent; le recul était de $2,_{00}$ millions, ou $1,_{5}$%, en 1934 et de $1,_{54}$ million, ou $1,_{1}$ %, en 1933. Comparées aux résultats favorables de 1930 ($159,_{12}$ millions), les recettes de l'an dernier ont fléchi de $32,_{78}$ millions, ou $20,_{6}$ %.

En *trafic-marchandises*, le léger recul constaté depuis l'automne 1934 s'est considérablement aggravé dans les résultats totaux de 1935. Les transports de bagages, d'animaux, de colis postaux et de marchandises, qui avaient accusé en 1934 une modeste augmentation de 187 000 tonnes, ou $1,_{3}$%, par rapport à ceux de 1933, sont redescendus à $14,_{24}$ millions de tonnes, ce qui représente une baisse de 745 000 tonnes, ou $5,_{0}$ %. Par rapport aux $19,_{28}$ millions de tonnes de 1929, maximum qui ait jamais été atteint, la moins-value est de $5,_{04}$ millions de tonnes, ou $26,_{1}$ %. Le recul de l'année dernière s'étend à toutes les classes de tarif; elle a été causée par la régression continuelle des importations, des exportations et du trafic interne, tandis que le trafic de transit a continué à augmenter, lentement il est vrai.

Les *importations* sont tombées à $7,_{57}$ millions de tonnes, soit 537 000 tonnes, ou $6,_{6}$ %, de moins qu'en 1934; leur valeur n'est plus que de 1283 millions de francs, ce qui représente un recul de $151,_{2}$ millions, ou $10,_{5}$ %. Les *exportations*, qui accusaient encore l'année précédente une augmentation quantitative de $5,_{8}$ %, ont de nouveau diminué de 86 000 tonnes, ou $16,_{4}$ %, et sont descendues à 434 000 tonnes; en valeur, elles n'ont atteint que 822 millions de francs, ce qui correspond à une baisse de $22,_{4}$ millions, ou $2,_{6}$ %. Par rapport aux chiffres favorables de 1929, les importations ont reculé de 13 % en quantité et de 53 % en valeur, et les exportations de 58 % et de 61 %.

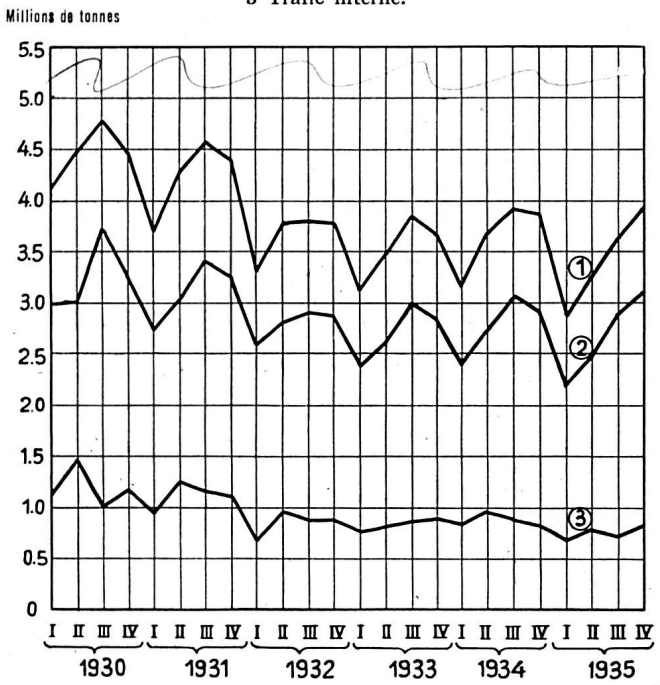
La valeur des importations ayant très fortement reculé par rapport aux chiffres de 1934, tandis que celle des exportations ne subissait qu'une légère régression, il en est résulté une nouvelle amélioration du commerce extérieur, dont le déficit a été ramené à 461 millions, ce qui fait une diminution de 129 millions. Cette amélioration ne résulte malheureusement pas d'une reprise des exportations, mais d'une forte diminution des importations due aux restrictions mises à l'entrée des marchandises en Suisse et à l'affaiblissement de la capacité d'absorption du marché intérieur. Il est bien entendu que les limitations d'importation protègent l'économie interne; il n'en est pas moins vrai que la forte compression des importations opérée ces dernières années devait naturellement exercer des effets très défavorables sur les recettes de notre administration, les importations représentant quantitativement plus de la moitié du total des marchandises transportées par les chemins de fer fédéraux.

Le *trafic suisse de transit*, qui en 1934 avait augmenté de 453 000 tonnes, ou $22,_{9}$ %, par rapport à celui de l'exercice précédent, accuse une nouvelle augmentation de 269 000 tonnes, ou $11,_{1}$ %, pro-

Figure 1.

**Trafic-marchandises interne des C. F. F. et trafic d'importation, d'exportation et de transit pendant les divers trimestres des années 1930 à 1935.**

1 Trafic total des C.F.F. 2 Importations, exportations et transit. 3 Trafic interne.




venant en majeure partie de l'accroissement des transports de charbon.

Le *trafic interne* a fortement souffert de l'aggravation de la situation des branches économiques travaillant pour le marché suisse, lesquelles avaient remarquablement résisté à la crise jusqu'ici.

Par suite du recul des transports, les *recettes totales du trafic-marchandises* sont tombées à 176,70 millions de francs, ce qui représente une diminution de 11,35 millions, ou 6,0 %; l'année précédente, le recul n'avait été que de 915 000 francs, ou 0,5 %. Comparées au chiffre favorable de 1929, 245,70 millions de francs, les recettes ont fléchi de 69,00 millions, soit 28,1 %.

D'après les résultats connus jusqu'ici, les principaux chemins de fer européens accusent en 1935 les fluctuations de recettes suivantes par rapport aux chiffres de 1934:

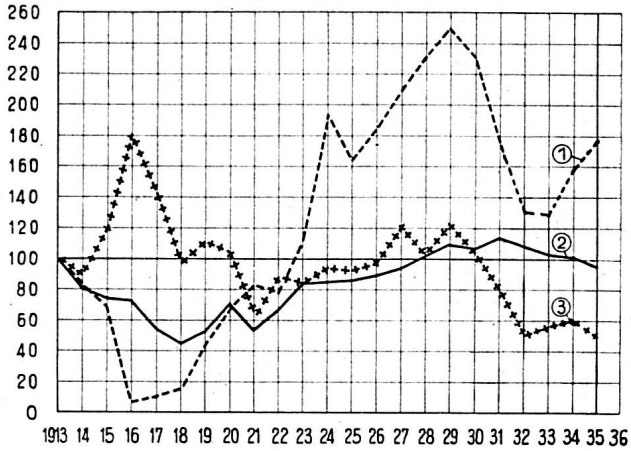
| | Recettes du service-voyageurs % | Recettes du trafic-marchandises % | Recettes de transport % |
|---|---|---|---|
| Chemins de fer de l'Etat de Suède . . . . . | + 7,6 | +12,1 | +10,4 |
| Chemins de fer allemands du Reich . . . . . | + 7,9 | + 8,6 | + 8,4 |
| Chemins de fer de l'Etat de Danemark . . . . | +10,1 | + 2,1 | + 6,3 |
| Chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque. . . . | + 2,7 | + 4,1 | + 3,7 |
| Chemins de fer de l'Etat de Norvège . . . . . | + 3,5 | + 4,0 | + 3,8 |
| Grandes réseaux anglais | + 1,9 | + 0,7 | + 1,2 |
| Chemins de fer fédéraux autrichiens . . . . . | — 0,6 | + 0,6 | + 0,2 |
| Chemins de fer de l'Etat hongrois . . . . . | — 0,7 | + 0,4 | + 0,1 |

Figure 2.

**Importations, exportations et transit.**

Trafic de 1913 = 100.

1 Transit. 2 Importations. 3 Exportations.




| | Recettes du service-voyageurs % | Recettes du trafic-marchandises % | Recettes de transport % |
|---|---|---|---|
| Société nationale des chemins de fer belges | + 6,6 | — 3,0 | — 0,1 |
| Chemins de fer fédéraux suisses . . . . . | — 5,2 | — 6,0 | — 5,7 |
| Grands réseaux français | — 4,7 | —11,6 | — 9,8 |
| Chemins de fer néerlandais . . . . . | — 8,9 | —20,0 | —14,2 |

Les recettes totales des chemins de fer fédéraux comptabilisées dans le compte d'exploitation et dans celui de profits et pertes ont atteint 339 millions de francs. Les recettes de transport participent à cette somme pour 303 millions, ou 89,3 %, les recettes accessoires pour 36 millions, ou 10,7 %. Ces dernières comprennent 10,4 millions pour les loyers et fermages, 6,4 millions pour l'exploitation et l'entretien de gares et de lignes communes, 2,1 millions pour le service des trains et de la traction assuré pour le compte d'autres chemins de fer, 13,7 millions pour intérêts des services accessoires, 2,3 millions pour intérêts de construction et pour le produit des titres et avoirs, et 1,1 million d'autres revenus.

Figure 3.

**Prestations kilométriques de 1913 à 1935.**

1 = Kilomètres-essieux
2 = Tonnes-kilomètres brutes
3 = Kilomètres-locomotives
4 = Kilomètres-trains

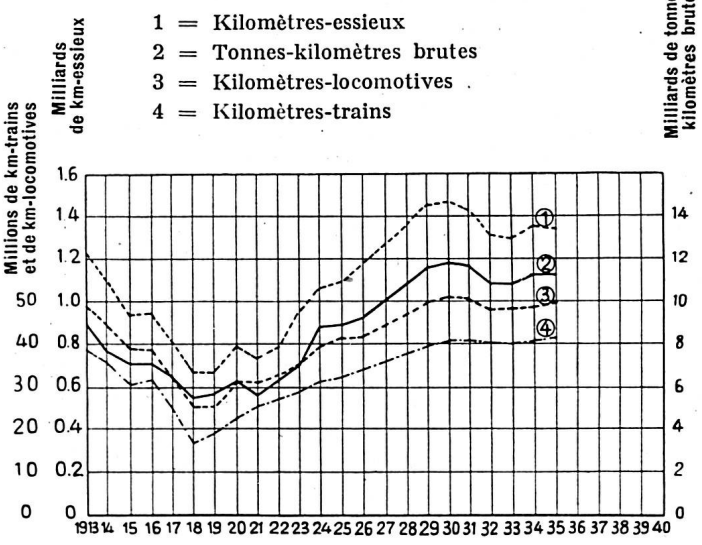


Figure 4.

**Marche de l'ensemble du trafic des marchandises 1913–1935.**

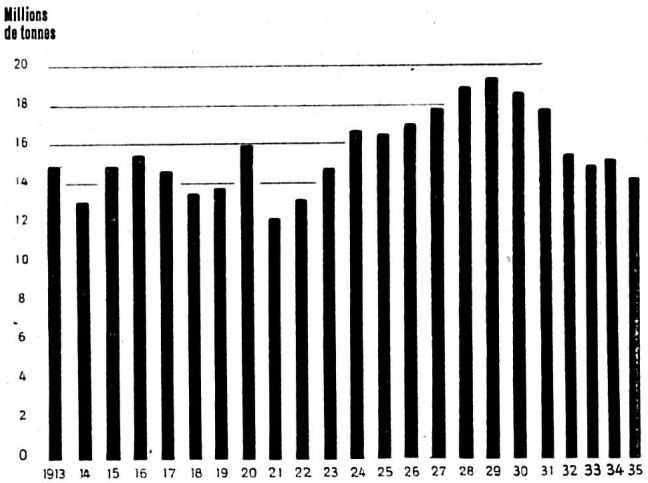
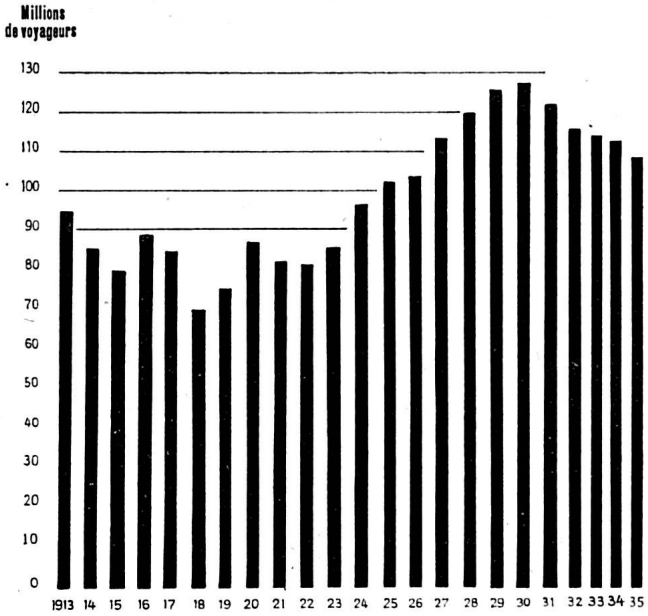



Figure 5.

**Développement du mouvement des voyageurs 1913-1935.**




Par rapport à celles de 1934, les recettes accessoires ont baissé de $2,_1$ millions de francs.

Bien que les possiblités de réduire les dépenses revenant chaque année soient limitées, la politique d'économie engagée depuis plusieurs années et poursuivie également en 1935 s'est traduite par une nouvelle *baisse sensible des frais de personnel et des frais de fournitures et de prestations diverses.* C'est ainsi que les dépenses d'exploitation (sans les dépenses à la charge des fonds spéciaux) et les frais de personnel et de fournitures figurant au compte de profits et pertes sont tombés de $285,_5$ millions en 1930 à $253,_8$ millions en 1934 et à $248,_7$ millions en 1935. En cinq ans, ces dépenses ont donc fléchi de $36,_8$ millions.

Le tableau V du présent rapport, qui paraît sous une forme légèrement modifiée, donne un aperçu des dépenses pour le personnel au cours des 16 dernières années. On peut voir que l'effectif moyen des agents a passé de 39 410 en 1920 à 29 834 en 1935. En février 1936, on n'occupait plus que 28 665 agents. Depuis 1920, c'est surtout le nombre des ouvriers à la journée qui a reculé, parce qu'en raison de la revision des statuts de la caisse de pensions et de secours opérée en 1921 et conformément à la tendance du nouveau statut des fonctionnaires, le nombre des agents passant au rang de fonctionnaires est allé sans cesse croissant.

Le tableau II montre dans quelle mesure ont augmenté, parallèlement à cette réduction du personnel, les prestations d'exploitation en tonnes-kilomètres brutes, en kilomètres-trains et en kilomètres-essieux. Il y a lieu de signaler à ce propos que, pour des raisons d'horaire et de concurrence, il n'a pas été possible de réduire ces prestations dans la mesure où, dès 1930, les transports de voyageurs et de marchandises ont reculé. En 1935, le nombre des tonnes-kilomètres brutes était encore de $79,_6$ % plus élevé qu'en 1920, celui des kilomètres-trains de $79,_9$ % et celui des kilomètres-essieux de $70,_4$ %.

Figure 6.

**Répartition des recettes d'exploitation en 1935.**

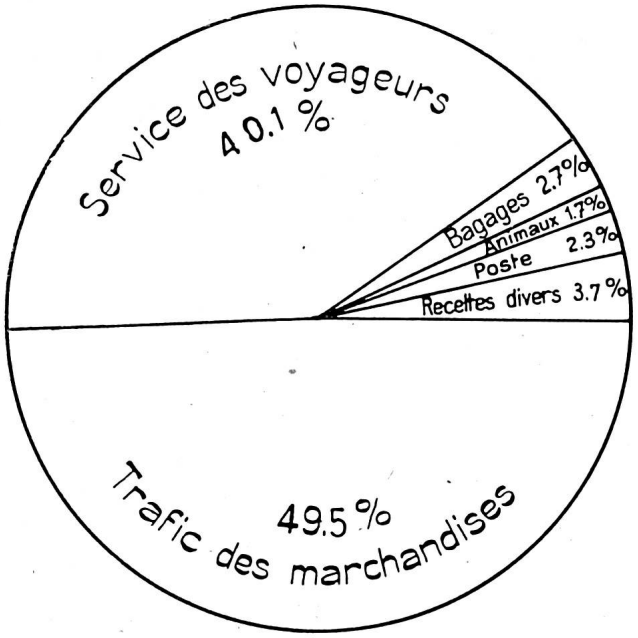



Figure 7.

**Répartition des dépenses d'exploitation en 1935.**

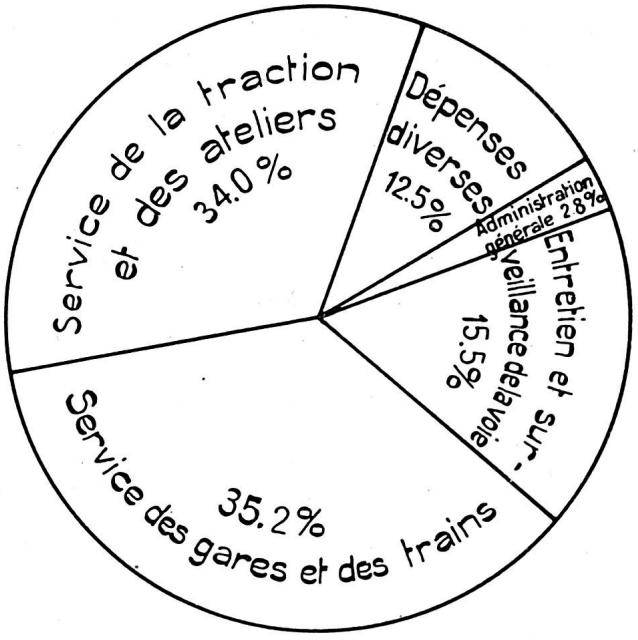
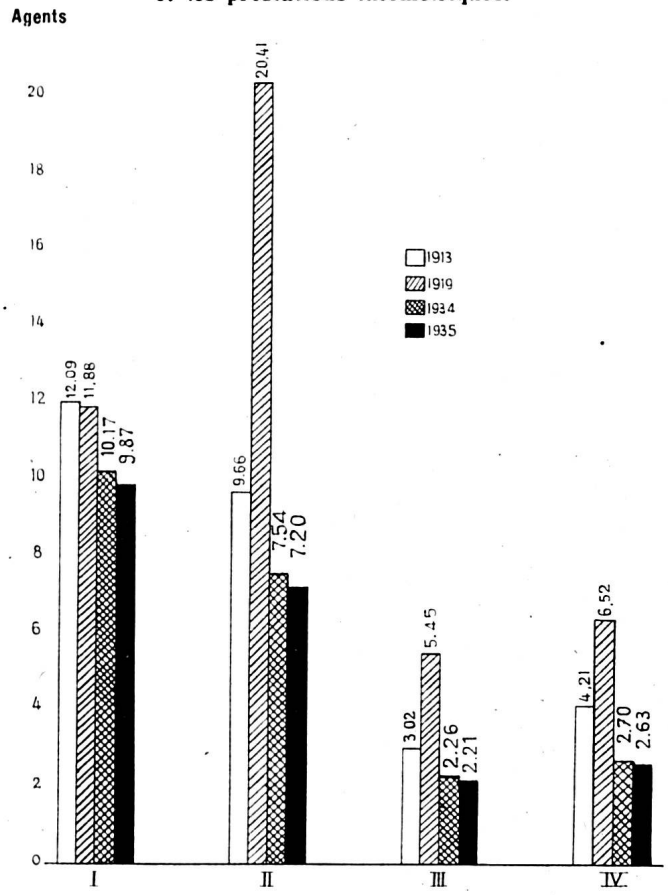


Figure 8

**Rapport entre l'effectif du personnel d'exploitation et les prestations kilométriques.**




I = par km de ligne (longueur exploitée)
II = par 10 000 km-trains
III = par 100 000 km-essieux
IV = par 1 000 000 de tonnes-kilomètres brutes

Pendant la même période, les dépenses pour traitements, salaires et allocations sociales (allocations de vie chère, de résidence et pour enfants) se sont abaissées de 207,$_5$ millions en 1920 à 152,$_7$ millions en 1935; elles ont ainsi reculé de 54,$_8$ millions. Ces dépenses ont subi une première diminution entre 1921 et 1923, lors de la réduction des allocations antérieures de renchérissement. De 1928 à 1931, elles ont de nouveau quelque peu augmenté, en raison de la promulgation du nouveau statut des fonctionnaires, et cela malgré la réduction du personnel. En 1934 et 1935, la réduction des traitements, salaires et allocations supplémentaires opérée par le Ier programme financier du 13 octobre 1933 a permis de les comprimer d'environ 7 millions de francs par an. La nouvelle réduction prévue par le IIe programme financier du 31 janvier 1936 n'est devenu effective que le 1er février 1936. Elle entraînera une nouvelle baisse de ces dépenses d'environ 8 millions par an.

Les allocations supplémentaires du personnel roulant ont diminué en 1928 du fait qu'une partie d'entre elles a été ajoutée aux traitements par le nouveau statut. Les dépenses pour uniformes ont reculé au cours des années en raison de la réduction de l'effectif du personnel et de la baisse du prix des étoffes. Le chiffre total de la rétribution du personnel, frais d'uniformes compris, est tombé de 226,$_2$ millions en 1920 à 163,$_2$ millions en 1935, c'est-à-dire de 63 millions de francs, ou 28 %.

Durant la même période, les prestations de l'administration à la caisse de pensions et de secours se sont fortement accrues. Elles ont passé de 8,$_1$ millions en 1920 à 32,$_9$ millions en 1935, ce qui résulte de la revision des statuts opérée en 1921 et des efforts entrepris depuis lors par l'administration pour assainir au moins partiellement la caisse.

Sur les 32,$_9$ millions versés à la caisse de pensions en 1935, 22,$_2$ millions doivent être considérés comme un amortissement du déficit, car si l'administration n'avait eu à porter en compte que les cotisations ordinaires (7 et 7$^1/_4$ %), la charge du compte annuel ne serait que de 10,$_7$ millions de francs.

Du fait que le service des intérêts du déficit n'est pas entièrement assuré, en raison du grand nombre de mises à la retraite opérées en 1935 et faute de recrutement de jeunes agents, le déficit de la réserve mathématique de la caisse s'est de nouveau accru; il a passé de 362,$_7$ millions de francs à fin 1934 à 377,$_1$ millions à fin 1935.

Outre les dépenses pour l'assurance vieillesse, invalidité et survivants, l'administration a dû débourser trois millions de francs pour l'assurance en cas d'accidents. Comme le personnel participe, depuis 1935, à raison de $^1/_5$ aux primes pour accidents non professionnels et que la somme des traitements et salaires assurés a diminué, l'augmentation de 1 $^0/_{00}$ survenue le 1er janvier 1935 sur les primes de cette assurance n'a pas accru les charges de l'administration. La rétribution du personnel et les dépenses pour œuvres de prévoyance sociale représentent, en 1935, une dépense totale de 199,$_5$ millions de francs. Par rapport aux chiffres de 1930 et 1934, la diminution est de 23,$_5$ millions, ou 10,$_5$ %, et de 4,$_7$ millions, ou 2,$_3$ %.

Le tableau V indique clairement le succès des efforts poursuivis depuis des années pour réduire le plus possible les frais de personnel, dans les limites imposées à l'administration; il sera certainement de nature à dissiper maint préjugé que l'on a encore contre les CFF.

L'évolution des frais de fournitures et de prestations diverses, du service des intérêts et des dépenses diverses du compte de profits et pertes, ressort du tableau VIII.

Il a été opéré les amortissements industriels suivants, lesquels sont destinés à sauvegarder le patrimoine de l'entreprise:

1. Immobilisations.

*a.* Amortissements industriels ordinaires:

Versements au fonds de renouvellement:

| | Fr. | Fr. |
|---|---|---|
| Exploitation . . . . . (dont 6702 fr. pour la ligne Wattwil — Ebnat-Kappel.) | 20 863 367 | |
| Economat . . . . . | 1 874 | |
| Usines . . . . . | 2 731 817 | |
| Ateliers . . . . . | 106 617 | |
| Chantiers . . . . . | 927 | |
| | | 23 704 602 |
| | A reporter | 23 704 602 |

| | | Fr. |
|---|---|---|
| | Report | 23 704 602 |
| Amortissements sur le capital d'établissement: | Fr. | |
| Economat . . . . . | 12 086 | |
| Ateliers . . . . . | 527 668 | |
| Navigation . . . . . | 95 372 | |
| Chantiers . . . . . | 13 581 | |
| | | 648 707 |
| *b.* Amortissements industriels extraordinaires: | | |
| Installations supprimées . . . . . | | 924 270 |
| Ateliers . . . . . | 62 019 | |
| Ateliers de dépôt . . . . | 2 277 | |
| | | 64 296 |
| 2. Disponibilités. | | |
| *a.* Approvisionnements de magasins et d'exploitation: | | |
| Economat . . . . . | 227 216 | |
| Ateliers . . . . . | 161 301 | |
| Ateliers de dépôt . . . . | 1 666 | |
| Chantiers . . . . . | 3 434 | |
| | | 393 617 |
| *b.* Pertes de cours et moins-values de titres . . . . . | | 918 002 |
| | Total | 26 653 494 |

Outre les amortissements industriels, les chemins de fer fédéraux ont encore comptabilisé, en 1935, les amortissements financiers suivants sur le capital d'établissement:

| | Fr |
|---|---|
| Amortissement légal (en 100 ans) . . . | 5 659 817 |
| Amortissement des usines (en 60 ans) . | 876 340 |
| | 6 536 157 |

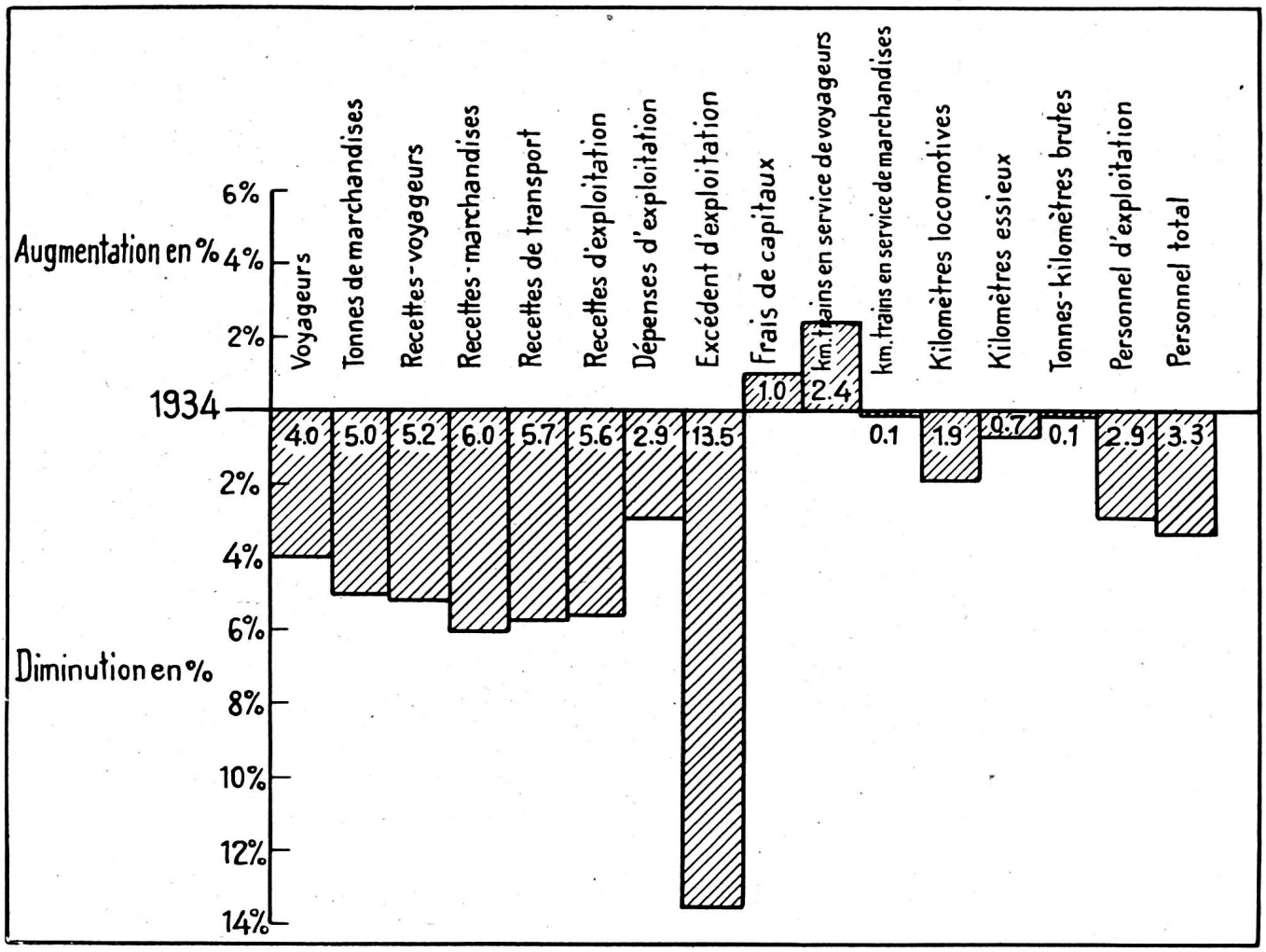
Les frais de capitaux ont atteint les chiffres suivants ces deux dernières années:

| | 1934 Fr. | 1935 Fr. |
|---|---|---|
| Intérêts des emprunts et bons de dépôt. . . . | 116 349 335 | 114 957 382 |
| Intérêts du fonds de rentes-accidents . . . | 148 535 | 141 282 |
| Intérêts des dettes courantes . . . . . | 1 737 514 | 1 969 150 |
| Frais de finance . . . . | 244 181 | 334 687 |
| Amortissement des frais d'emprunt. . . . . | 2 442 778 | 2 917 447 |
| Frais totaux de capitaux. | 120 922 343 | 120 319 948 |
| — Intérêts de construction et produit des titres et avoirs . . . . . | 3 292 201 | 2 337 152 |
| Reste. . . . . | 117 630 142 | 117 982 796 |

Bien qu'il ait fallu, en 1935, assurer aussi le service des intérêts de tout le déficit de 1934 et d'une partie du déficit de 1935, le surcroît de dépenses pour le service de la dette demeure minime.

Figure 9.

**Résultats de l'exploitation et résultats financiers en 1934 et 1935.**



La cause en est avant tout à la conversion d'emprunt qui a été opérée à des conditions relativement favorables au printemps 1935.

La restriction des dépenses de construction a aussi exercé une heureuse influence, les disponibilités provenant des amortissements industriels et financiers n'ayant pas été complètement employées pour des constructions. Cela ressort du tableau suivant:

| | Fr. |
|---|---|
| 1. Dépenses de construction en 1935: | |
| *a.* dépenses à la charge du compte de construction . . . . . | 18 692 500 |
| *b.* dépenses à la charge du compte d'exploitation (sans les dépenses à la charge du fonds de renouvellement). . . . . | 1 587 690 |
| | 20 280 190 |
| *c.* dépenses à la charge du fonds de renouvellement . . . . . | 6 859 770 |
| Total | 27 139 960 |
| 2. Ressources disponibles en 1935: | |
| *a.* provenant des ventes de vieux matériaux. . . . . | 163 745 |
| *b.* provenant du revenu de l'exploitation (dépenses de construction à la charge du compte d'exploitation) | 1 587 690 |
| | 1 751 435 |
| *c.* provenant des amortissements industriels et financiers (sans les amortissements sur les approvisionnements de magasins et les titres). . . . . | 34,795 479 |
| Total | 36 546 914 |

Les ressources disponibles par le fait d'amortissements dépassent donc, pour la première fois, et cela de 9 406 954 francs, les dépenses de construction comptabilisées à la charge du compte de construction et du fonds de renouvellement, tandis qu'en 1934, au contraire, les dépenses de construction avaient encore été de 3 785 672 francs supérieures aux amortissements.

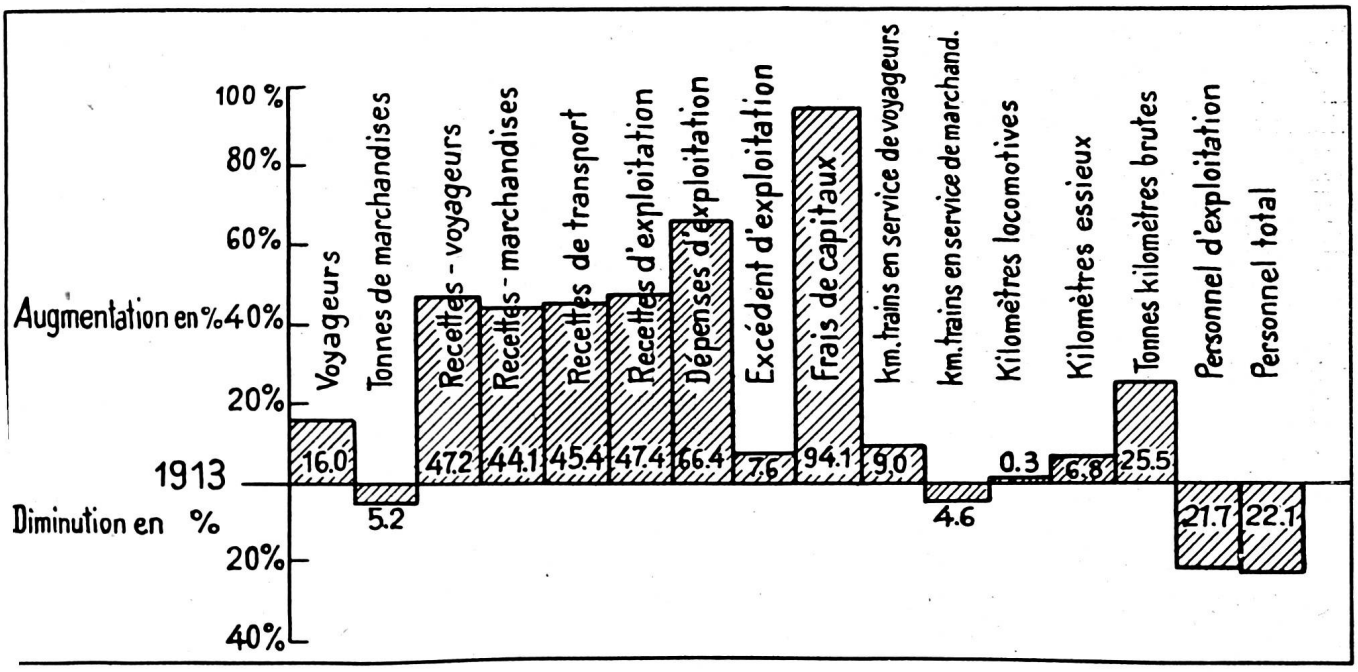
*Ainsi se trouve réalisée la compression des dépenses de construction considérée, dans notre rapport du 7 février 1933, comme la condition première de l'assainissement financier des chemins de fer fédéraux.*

A fin 1935, la subvention fédérale de 60 millions pour l'accélération de l'électrification, qui constituait un article spécial au passif du bilan du 31 décembre 1934, a été répartie entre les ouvrages, les installations fixes et le matériel d'exploitation. Conformément à l'arrêté fédéral du 2 octobre 1923 sur l'octroi d'une subvention fédérale pour l'accélération de l'électrification des chemins de fer fédéraux, les lignes comprises dans le premier et dans le nouveau programme, à savoir les lignes électrifiées jusqu'en mars 1923 et jusqu'à 1928, ont seules participé à la subvention. En ce qui concerne la répartition entre les divers ouvrages et le matériel d'exploitation, nous sommes partis de l'idée qu'il fallait amortir en première ligne les dépenses portées au compte de construction qui ne représentaient pas un accroissement ou une amélioration notable des ouvrages et installations fixes. Il s'agit ici avant tout des contributions au déplacement des installations à courant faible de l'administration des téléphones et des télégraphes, des dépenses pour l'établissement du profil d'espace libre et des frais des essais de traction. Il était aussi recommandable d'amortir précisément ces dépenses-là du compte de construction, du fait qu'elles ne sont pas comprises dans les amortissements réguliers (versements au fonds de renouvellement).

Comme on le sait, l'accélération de l'électrification nous a obligés à renouveler et à renforcer prématurément la superstructure de quelques lignes et à mettre au rebut un certain nombre de loco-

Figure 10.

**Evolution économique des C. F. F. de 1913 à 1935.**



motives à vapeur encore parfaitement utilisables. Les amortissements extraordinaires qu'il a fallu faire ont été mis à la charge non des comptes annuels, mais du fonds de renouvellement; il en est résulté qu'on a prélevé sur ce dernier des montants qui, si la traction à la vapeur avait été maintenue, n'auraient dû être couverts qu'au cours des années par les versements réguliers à ce fonds. C'est pour cette raison que nous avons attribué une partie de la subvention fédérale aux fonds de renouvellement de la superstructure et des locomotives à vapeur.

La répartition détaillée de la subvention fédérale figure à la page 66 du rapport de gestion.

# III. Affaires administratives générales.

## A. Relations internationales.

**1.** La *Délégation internationale du Simplon* s'est réunie à Berne le 10 mai et le 25 octobre pour discuter les questions habituelles d'horaires et de tarifs, ainsi que pour prendre connaissance des comptes de construction et d'exploitation de la ligne Brigue–Iselle pour l'année 1933.

**2.** Le *Comité international des transports par chemins de fer* a tenu sa séance annuelle sous notre présidence à Hofgastein les 25 et 27 juin. Il s'est occupé d'établir des dispositions complémentaires uniformes des conventions internationales, revisées à Rome, concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C. I. V.) et le transport des marchandises (C. I. M.), ainsi que d'adapter les prescriptions d'expédition pour ces transports aux deux conventions revisées. Les dispositions sur l'uniformisation des titres de transport internationaux, ainsi que le recueil des modèles de billets, ont été définitivement approuvés; ils sont entrés en vigueur le 1er janvier 1936.

**3.** Les *commissions de l'Union internationale des chemins de fer* se sont réunies à Varsovie du 3 au 15 juin. Nous étions représentés dans les commissions du trafic des voyageurs et des marchandises, de l'échange du matériel roulant et des questions techniques. Ces commissions se sont occupées des questions ci-après, pour ne citer que les plus importantes: mesures à prendre pour faciliter le déplacement des sociétés sportives et le transport des malles d'échantillons; mesures à prendre pour que les réductions consenties par les chemins de fer dans leur service intérieur soient introduites dans les tarifs internationaux; possibilité d'uniformiser le droit de transport des divers Etats; chauffage des trains à la vapeur et à l'électricité; emploi et fonctionnement du frein continu dans les trains de marchandises; caractéristiques de poids des wagons admis en trafic international; projet de nouvelle rédaction des accords sur l'unité technique (examen des projets de modification présentés par certains gouvernements).

La sous-commission du frein de la commission technique s'est réunie sous la présidence de notre administration à Amsterdam, Berne et Munich pour établir un projet des conditions internationales que doit remplir le frein-voyageurs et des projets de complétement et de modification des prescriptions relatives au frein-marchandises.

Le *comité de gérance de l'Union internationale des chemins de fer* s'est réuni à Paris les 7 et 8 novembre, pour examiner et approuver les propositions des commissions. Il a ensuite fixé le programme d'activité de ces dernières pour 1936. La séance du comité a été suivie de l'*assemblée générale*. La gérance a été confiée pour une nouvelle période triennale aux chemins de fer français.

**4.** L'*Union d'administrations de chemins de fer de l'Europe centrale* a tenu une assemblée les 11 et 12 septembre à Lugano; cette assemblée a pris connaissance de rapports sur l'activité des diverses commissions (commissions administrative, des transports de voyageurs, du trafic des marchandises, du matériel roulant, technique et des prix); elle a approuvé le rapport sur l'activité de l'administration gérante et les comptes de la caisse de l'Union et de la caisse de prévoyance (1932 à 1934) et procédé à la réélection de l'administration gérante et des commissions permanentes.

Au surplus, l'activité principale de l'Union pendant l'exercice s'est déroulée dans les principales commissions permanentes, au sein desquelles nous sommes représentés. Ces commissions se sont occupées des importants objets suivants: concurrence et statistique des camions; établissement de directives pour la simplification et l'accélération de la marche des affaires dans les administrations de l'Union, sur la base des renseignements échangés entre elles; modification du journal de l'Union; établissement de directives communes pour l'unification du droit des transports dans les pays de l'Union; travaux préparatoires pour la création d'un tarif-marchandises réglementaire international; réglementation de questions relatives aux marchandises dont le transport occasionne des difficultés extraordinaires; enquêtes sur l'état du trafic par cadres dans les pays de l'Union; examen des dispositions complémentaires de l'Union à la C. I. M. et de la convention de l'Union sur le trafic-marchandises, en raison de la réédition de la C. I. M.; complétement des deux tarifs-modèles de l'Union pour le trafic international des voyageurs et des bagages, ainsi que le trafic international des colis express; simplification de diverses prescriptions de service (notamment des prescriptions d'expédition, de la convention sur les détaxes et de la convention sur les voyages de sociétés en trains spéciaux) par groupement avec d'autres dispositions de l'Union; émission, aux guichets des administrations membres de l'Union, de billets internationaux tenant compte des réductions extraordinaires en vigueur.

**5.** La *conférence européenne des horaires et des services directs* pour l'année 1936/37 a siégé à Helsinki du 30 septembre au 5 octobre sous la présidence de notre administration; 21 gouvernements et 113 administrations y avaient envoyé des délégués.

**6.** Notre administration s'est fait représenter aux *conférences internationales des trains de marchan-*

*dises* qui se sont tenues à Budapest du 8 au 13 avril et à Oslo et Bergen du 21 au 26 octobre. On s'est occupé à ces deux réunions d'établir des correspondances pour les trains de marchandises à grande distance composés de wagons complets, et l'on a discuté des questions générales d'exploitation relatives à ce trafic.

## B. Assurance des choses et responsabilité civile.

**1.** *Les caisses cantonales d'assurance contre l'incendie* nous ont versé 104 307 francs pour 8 sinistres.

**2.** Il s'est produit 45 incendies à la charge de notre *propre fonds d'assurance* contre l'incendie et les accidents; ils représentent une somme totale de 68 177 francs.

**3.** On trouvera dans les tableaux statistiques et dans les comptes des renseignements sur le *nombre des accidents* qui se sont produits en 1935, et sur le *montant des indemnités* qui ont été versées *en vertu des dispositions sur la responsabilité civile.*

Les *Directions d'arrondissement* ont réglé au cours de l'exercice 104 *cas de responsabilité* (111 en 1934).

**4.** *Réclamations pour pertes totales ou partielles, avaries et retards; irrégularités et procès.*

*a. Réclamations adressées aux chemins de fer fédéraux.*

| | | |
|---|---|---|
| Réclamations non liquidées en 1934 | 745 | (479 en 1934) |
| Nouvelles réclamations reçues pendant l'exercice | 12 158 | (12 499 » 1934) |
| Repoussées | 4 463 | (4 100 » 1934) |
| Admises et pour lesquelles il a été payé une indemnité | 8 041 | (8 133 » 1934) |

*b. Réclamations adressées à d'autres administrations pour des transports auxquels les chemins de fer fédéraux ont participé.*

| | | |
|---|---|---|
| Réclamations transmises aux chemins de fer fédéraux | 1 289 | (1 555 en 1934) |
| Réclamations ayant donné lieu à payement de la part des chemins de fer fédéraux | 1 224 | (1 335 » 1934) |

*c. Irrégularités annoncées.*

| | | |
|---|---|---|
| Avaries ou pertes partielles | 349 | (338 en 1934) |
| Empêchements à la livraison | 856 | (852 » 1934) |

*d. Procès.*

| | | |
|---|---|---|
| Pendants depuis 1934 | 2 | (1 en 1934) |
| Nouveaux procès en 1935 | 2 | (3 » 1934) |
| Terminés, en tout | 2 | (2 » 1934) |

## C. Automobile et chemin de fer.

*a. Législation.*

Le plus important événement de l'année est constitué par le rejet, à une forte majorité, de la loi sur le partage du trafic dans la votation populaire du 5 mai. Cette loi a été repoussée par tous les cantons, à l'exception des Grisons et du Tessin, et par 484 389 voix contre 231 982. Ce résultat a eu pour effet de paralyser pour un temps les efforts tendant à mettre fin à l'inégalité juridique de traitement entre les transports de marchandises par rail et par route et à circonscrire les tâches du chemin de fer et de l'automobile d'après les aptitudes particulières de ces deux moyens de transport.

Le vote du 5 mai est très regrettable, parce que la Suisse se trouve ainsi sérieusement en retard par rapport à l'étranger dans le domaine de la législation rail-route et que d'importantes valeurs publiques et privées restent compromises. Lorsqu'on commença, au milieu du siècle dernier, à construire des chemins de fer dans notre pays, on crut devoir comme aujourd'hui laisser libre cours à la concurrence; c'est seulement après avoir fait des expériences très coûteuses — nous rappelons par exemple les cas de la Nationalbahn et du chemin de fer du Nord-Est — qu'on se rendit compte de la nécessité de mettre sur pied une législation fédérale sur le développement du réseau ferroviaire et la réglementation des transports par chemin de fer, pour épargner au pays de graves dommages. Aujourd'hui, en raison de l'apparition de l'automobile, nous passons par une crise analogue et risquons de nouveau de perdre des sommes très importantes, jusqu'à ce que le peuple comprenne que la concurrence effrénée du rail et de la route entraînera forcément la destruction de valeurs économiques considérables et qu'il est impérieusement nécessaire que la Confédération mette de l'ordre dans ce domaine. Cette nécessité s'impose d'autant plus que la somme engagée dans nos chemins de fer, dont l'existence est en jeu, atteint près de quatre milliards, dont la majeure partie est entre les mains de la collectivité. Il nous paraît impossible d'arriver à un assainissement suffisant et financièrement supportable de nos chemins de fer sans régler la concurrence entre le rail et la route. C'est là un point sur lequel le Conseil d'administration et la Direction générale ont insisté à plusieurs reprises ces dernières années, notamment dans leur dernier rapport sur la réorganisation et l'assainissement des chemins de fer fédéraux.

*b. Services complémentaires d'automobiles.*

Le rejet de la loi sur le partage du trafic nous a obligés à simplifier l'organisation du service d'ap-

port et de distribution par camions et à la rendre moins coûteuse. L'ensemble de la question fut tout d'abord examiné de manière approfondie par une petite commission du Conseil d'administration. Après quoi le Conseil lui-même décida, avant de se prononcer définitivement, de déterminer par de nouveaux essais si l'on peut assurer une meilleure collaboration entre les C.F.F. et la poste pour le transport des expéditions partielles.

Les nouveaux essais exécutés d'après les propositions de notre division des gares et des trains tendent à établir un service aussi complet que possible de livraison de porte à porte, moyennant la renonciation aux courses dites parallèles au chemin de fer et au principe d'une indemnité kilométrique pour les services d'automobiles. Or il est aujourd'hui possible de mettre sur pied une telle organisation, étant donné que le rejet de la loi sur le partage du trafic a libéré les C.F.F. de l'obligation de réserver à l'automobile certaines quantités minimums de transports à courtes distances, à titre de compensation pour la renonciation au trafic professionnel à longues distances. Les innovations réalisées dans le domaine des transports par rail, à propos des essais de service Asto, sont maintenues.

## D. Participation à d'autres entreprises.

**1.** Par suite des interdictions d'importation et des restrictions apportées au trafic, les *gares frigorifiques* de *Genève* et de *Bâle* n'arrivent pas à se développer comme on le souhaiterait. De plus, la concurrence comprime les taxes d'entreposage. Tant à Genève qu'à Bâle, l'excédent des recettes sur les dépenses est quelque peu inférieur à celui de 1934; il est utilisé pour des amortissements. Il ne sera pas distribué de dividende sur le capital-actions. Les chemins de fer y trouvent cependant une compensation dans les transports que leur procure l'existence même des gares frigorifiques.

La Société de gares frigorifiques à Genève a fusionné, le 1er janvier 1935, avec la Société des glacières et frigorifiques de Genève. La nouvelle société exploite, sous le nom de « Société de gares frigorifiques, ports-francs et glacières de Genève», la gare frigorifique, les locaux frigorifiques des abattoirs de Genève et de la halle des Pâquis, ainsi que la fabrique de glace des abattoirs. La fusion a eu pour objet de mettre fin à la concurrence que se faisaient les sociétés et d'uniformiser l'exploitation, tout en la rendant meilleur marché. Pour notre administration, l'opération n'a entraîné aucune nouvelle mise de fonds.

**2.** Les résultats de la *Société suisse de remorquage à Bâle* accusent de nouveau une amélioration par rapport à ceux de l'année précédente.

Le trafic des ports du Rhin est allé également en augmentant. Pour la premiere fois, il a dépassé le chiffre total de deux millions de tonnes. Il s'est, en effet, élevé à 2 216 977 tonnes, contre 1 897 903 en 1934.

**3.** Le capital-actions de l'*usine de l'Etzel S. A.*, au montant de 20 millions de francs, a été entièrement versé. Nous y participons à raison de 55%, soit pour 11 millions. Les fonds nécessaires à la construction en plus du capital-actions et de l'emprunt-obligations de 1934 (10 millions de francs) sont provisoirement couverts par des avances des deux sociétaires (C.F.F. et N.O.K.). En ce qui concerne les dépenses de construction et l'avancement des travaux, voir le chapitre XI (électrification). Des intérêts seront payés, pour la période de construction, sur les capitaux engagés dans l'entreprise.

**4.** Le résultat de la *Société suisse pour le transport et la distribution d'électricité* s'est de nouveau quelque peu amélioré par rapport à celui de 1934. Néanmoins, le capital-actions ne reçoit pas de dividende, mais on augmente les amortissements industriels sur les installations. Il n'a pas été fait de dépenses de construction importantes.

**5.** L'activité de la *Sesa*, Suisse Express S. A., n'a subi aucune modification fondamentale durant l'exercice. Les mesures tarifaires qu'elle doit prendre dans le cadre des prescriptions édictées par les chemins de fer et des directives établies par la division commerciale de notre entreprise ont été renforcées après le rejet par le peuple, le 5 mai 1935, de la loi sur le partage du trafic, rejet qui a eu pour effet de donner un essor considérable aux transports routiers. Le nombre des conventions pour l'octroi de taxes réduites, conclues avec les expéditeurs dans le dessein de conserver au rail des transports qui, sans cela, risqueraient de passer à la route, s'est fortement accru depuis lors. Les services complémentaires des transports par voie ferrée (services de camionnage) ont encore été étendus dans toutes les parties du pays; le service Sesa de livraison franco domicile (S. F. D.) a été simplifié et considérablement développé, et ses taxes ont été abaissées par un nouveau tarif S. F. D., complètement remanié, qui a paru le 1er décembre 1935. Le nombre des envois S. F. D. s'est de nouveau accru d'une manière réjouissante. Le trafic de wagons de groupage organisé avec divers propriétaires d'agences et diverses maisons d'expédition a également progressé. Le verdict populaire du 5 mai a porté un coup néfaste à l'idée d'assurer une collaboration entre le rail et la route en trafic suisse des marchandises, telle qu'elle était réalisée par l'*Asto*; aussi les services *Asto* ont-ils été fortement réduits dès le début de l'été et surtout vers la fin de l'exercice. Ils seront très probablement entièrement supprimés après le 15 mai 1936. La Sesa distribuera pour 1935 un dividende de 4%.

## E. Direction de l'entreprise.

La Direction générale a traité 286 objets dans 44 séances.

Il y a eu, pendant l'année, 7 conférences des directeurs, dans lesquelles ont été examinées les affaires suivantes, pour ne citer que les plus importantes: Modifications de la loi d'organisation sur la base du chiffre 1er de l'arrêté fédéral urgent du 20 décembre 1934; instructions pour la défense passive contre les attaques aériennes; règlement des employés; réélections pour la nouvelle période administrative; réorganisation du service de comptabilité; mesures d'économie.

### F. Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration a tenu, pendant l'exercice, 7 séances, au cours desquelles il a discuté 26 affaires. La plupart d'entre elles se trouvent mentionnées dans les chapitres IV à XI du présent rapport.

### G. Conseils d'arrondissement.

Les Conseils des arrondissements I et III ont tenu chacun 2 séances et celui du IIe arrondissement 3 séances.

Outre les affaires courantes, les questions qui ont surtout retenu leur attention et qui ont fait l'objet de suggestions, d'interpellations et de vœux se sont rapportées aux tarifs, à l'horaire et à des constructions. Citons, parmi les plus importantes: la loi sur le partage du trafic; le contrôle des billets et la fermeture des quais; l'Asto; les automotrices légères.

On a complètement renoncé à tenir des séances communes durant l'exercice.

Par arrêté du 24 décembre et en vertu de l'arrêté fédéral urgent du 20 décembre 1934, le Conseil fédéral a renoncé, pour des raisons d'économie, à appliquer jusqu'à nouvel avis les art. 23 à 26 de la loi d'organisation du 1er février 1923. Le mandat des membres des Conseils d'arrondissement n'a, par conséquent, plus été renouvelé.

## IV. Finances et comptabilité.

### A. Caisse principale et service des titres.

**1.** Les emprunts *5 % des chemins de fer fédéraux de 1924 et 1925* (IVe et VIe emprunts d'électrification de 150 et de 50 millions de francs) *sont arrivés à échéance*, le second, le 15 mars et, le premier, le 15 avril 1935.

Nous avons dû recourir à l'emprunt pour les rembourser. Afin de ménager dans une certaine mesure le marché des capitaux, diverses grandes banques et banques cantonales se sont déclarées disposées à prendre ferme un montant de 100 millions de francs en *bons de caisse 3½ % des chemins de fer fédéraux*, d'une durée de six ans, au cours de 98 %. Jusqu'au 15 mars 1937, ces bons ne doivent pas faire l'objet d'une émission publique sans l'assentiment de la Banque nationale suisse. Pour assurer la conversion ou le remboursement des 100 millions restants, nous avons émis, d'accord avec le Conseil fédéral, un nouvel *emprunt 3½ % des chemins de fer fédéraux au montant de 100 millions* qui a été pris ferme par le cartel de banques suisses et l'union des banques cantonales. Cet emprunt a été offert à la conversion, du 1er au 8 mars 1935, aux porteurs des titres échus précités; le cours était de 93,65 %, plus 0,6 % de droit de timbre fédéral. Il n'y a pas eu de souscription en espèces. Il a été présenté à la conversion:

| | |
|---|---|
| 67 344 000 | francs du IVe emprunt d'électrification, |
| 24 062 000 | francs du VIe emprunt d'électrification, |
| 91 406 000 | francs au total. |

**2.** L'excédent des recettes sur les dépenses de la *caisse de pensions et de secours*, 5 175 000 francs, a été attribué sous forme de *bons de dépôt 4¼ %* au portefeuille de la caisse. A la fin de l'année, la caisse possédait pour 279 960 000 francs de ces bons, contre 274 785 000 francs l'année précédente.

**3.** Ainsi que nous l'avons dit plus haut, les deux emprunts remboursés ont été remplacés par de nouveaux emprunts s'élevant ensemble au même montant. D'autre part, les remboursements prévus de capitaux ont dépassé de 12 221 210 fr. 11 la valeur des bons de dépôt attribués à la caisse de pensions et de secours, de telle sorte que notre *dette consolidée* a reculé de 2 937 249 257 fr. 94 à 2 925 028 047 fr. 83.

En revanche, en raison surtout du découvert du compte d'exploitation, notre *dette flottante* a passé à la fin de l'exercice de 5 à 88 millions de francs. Cinquante millions ont été obtenus au moyen de rescriptions escomptées à la *Banque nationale suisse*, et 38 millions nous ont été avancés par le *Département fédéral des finances*.

**4.** A la *caisse d'épargne du personnel*, il y avait à la fin de l'année 9572 comptes, soit 57 de moins que l'année précédente.

**5.** L'état des *sûretés* déposées à la caisse principale par des entrepreneurs, fournisseurs, titulaires de crédits pour frais de transport, etc., était le suivant à la fin de l'exercice:

| | | |
|---|---|---|
| 1501 | dépôts en espèces et retenues de garantie . . . . . | fr. 2 043 277. 80 |
| 1061 | dépôts en titres . . . . . | » 11 346 695. 95 |
| 2693 | cautionnements . . . . . | » 22 150 295. 85 |
| 5255 | sûretés représentant . . . | fr. 35 540 269. 60 |

(36 792 193 fr. 80 en 1934).

**6.** Au cours de l'exercice, il a été accordé à 20 agents, pour le *compte de la caisse de pensions et de secours*, des *prêts hypothécaires* d'un montant total de 339 000 francs.

En 1935, il nous a été *remboursé* 1 017 157 fr. 70 sur le montant de nos prêts hypothécaires. Celui-ci s'élevait à la fin de l'exercice à 60 819 517 fr. 30, contre 61 382 944 fr. 55 en 1934. Les prêts accordés pour les immeubles du personnel se chiffraient par 48 464 291 fr. 60.

Le taux des prêts hypothécaires de 1er rang consentis à des particuliers a été de 4¼ %; celui des crédits ouverts aux agents et aux coopératives immobilières de cheminots est demeuré à 4 %.

**7.** Le *portefeuille des fonds publics* s'est accru en 1935 de 7 221 849 fr. 75, par suite, surtout, du paiement du solde de notre part du capital-actions de l'Usine de l'Etzel. Il a subi, en revanche, une *moins-value* de 903 663 fr. 70 imputable à la baisse générale des cours des obligations et aux amortissements sur les participations. A la fin de l'année, le portefeuille accusait une valeur comptable de 22 147 230 fr. 90, contre 15 829 044 fr. 85 à fin 1934.

### B. Contrôle des finances et comptabilité générale.

**1.** Parmi les mesures prises en vue de réorganiser le service de comptabilité, il faut citer la suppression, le 1er juillet 1935, des sections de la comptabilité et de la caisse du IIe et du IIIe arrondissement. En conséquence, le travail des bureaux de dépenses et du service du reviseur des comptes de ces deux arrondissements a été réparti, comme l'année précédente pour le Ier arrondissement, entre les bureaux de comptabilité des divisions intéressées (division des travaux, d'une part, et division de l'exploitation, service des gares et des trains et service de la traction, d'autre part) et le contrôle des finances à Berne; les services de comptabilité et les caisses d'arrondissement ont été supprimés et leurs attributions conférées à la caisse principale et à la comptabilité générale à Berne; les bureaux de l'assurance du personnel ont été rattachés aux sections du personnel. Depuis le 1er juillet 1935, toutes les revisions sont exécutées par le contrôle des finances et la comptabilité générale; ce service est, au besoin, directement à la disposition des Directions d'arrondissement.

**2.** Avec la collaboration d'un expert en matière d'organisation industrielle, on a commencé les travaux préparatoires pour l'introduction de la comptabilité industrielle dans toute l'administration.

**3.** Au cours de 1935, il a été procédé dans les services de comptabilité et de caisse de la Direction générale et des Directions d'arrondissement aux vérifications suivantes:

par les fonctionnaires du contrôle des finances et de la comptabilité générale, 3 vérifications de caisse à la caisse principale; contrôle des résultats annuels, pour 1934, de la vente de livres et de journaux dans les kiosques de gares et de la publicité dans les gares; examen des livres de 12 buffets de gares pour 1932 à 1934; un certain nombre de revisions des caisses d'avances; en outre, les services du contrôle des finances et de la comptabilité générale ont participé à l'inventaire du matériel de voie au dépôt principal et dans plusieurs districts de la voie, et au contrôle des stocks de matériel de chauffage et de graissage dans plusieurs dépôts principaux et secondaires;

par les services des arrondissements, 3 revisions des caisses d'arrondissement et diverses vérifications des caisses d'avances et de la caisse d'un réfectoire.

Sauf de légères différences, qui ont été immédiatement tirées au clair et réglées, ces vérifications ont toutes permis de constater l'exactitude de l'encaisse et sa concordance avec les livres.

Conformément aux principes introduits lors de la centralisation des services de revision, diverses caisses d'avances ont été supprimées et d'autres ont été considérablement réduites.

**4.** Les comptes de construction et d'exploitation de la ligne du Simplon pour 1933 ont été vérifiés à Berne le 29 mars par une commission de la Délégation internationale du Simplon. Les comptes de 1934 ont été remis à cette Délégation le 1er juillet.

### C. Contrôle du trafic.

**1.** Des prescriptions réglant l'*obtention et l'utilisation des billets d'employés*, avec nouveau mode de commande des billets, sont entrées en vigueur le 1er avril.

**2.** Certains bureaux de bagages ont été munis d'*appareils distributeurs de récépissés de bagages à la consigne.*

**3.** Les instructions concernant le *mode d'expédition et l'établissement de la comptabilité, ainsi que le décompte et la liquidation des soldes du trafic direct des marchandises italo-suisse par le Gothard et le Simplon* ont été rééditées le 1er février.

**4.** Le règlement concernant *le décompte et la liquidation des soldes en trafic direct suisse* a été réédité; il est entré en vigueur le 1er avril.

**5.** En ce qui concerne les *crédits pour frais de transport* ouverts dans les gares aux maisons de commerce, nous avons à mentionner les changements suivants: 504 crédits nouveaux, 214 crédits supprimés; état à fin décembre 1935: 4526.

## V. Personnel.

### A. Questions générales.

**1.** Conformément à l'article 1er, chiffre 3, de l'arrêté fédéral du 20 décembre 1934 autorisant certaines mesures temporaires en vue de la réorganisation et de l'assainissement des chemins de fer fédéraux, les agents entrés au service après le 1er janvier 1935 ont été engagés non plus comme fonctionnaires pour une période administrative mais, sur la base de l'article 62 du statut des fonctionnaires, comme *employés à appointements mensuels* ou comme *ouvriers à salaire journalier.*

Les rapports de service des employés à appointements mensuels et des ouvriers à la journée des services de l'exploitation ont été réglés provisoirement, et sous réserve de l'approbation du Conseil d'administration et du Conseil fédéral, sur la base de projets de règlements, du 26 mai, établis à cet effet.

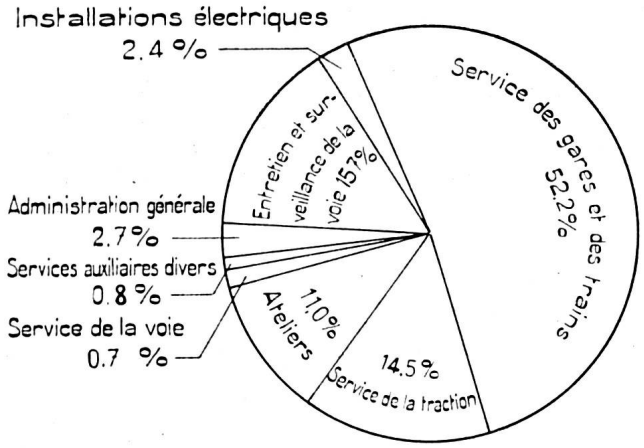
Dans la nouvelle réglementation des appointements et salaires du personnel à engager, on s'est efforcé avant tout de mieux adapter les rétributions aux conditions locales. Cette nécessité de mettre la rétribution des agents en harmonie avec le coût local de la vie a été spécialement relevée dans le message du 16 novembre 1934 concernant l'arrêté fédéral précité.

Pour différencier plus fortement les rétributions, on a créé neuf zones au lieu de six et porté l'indemnité de résidence de la zone supérieure, la première, de 480 à 800 francs pour un agent marié. Cette indemnité va en diminuant de 100 francs par zone, pour disparaître dans la zone inférieure, la neuvième. Appointements et salaires ont été réduits du montant que représente l'augmentation de l'indemnité de résidence dans la zone supérieure, autrement dit de 320 francs. Dans la zone supérieure, dont font partie les localités où le coût de la vie est le plus élevé, la rétribution des agents ne subit donc aucune modification. En revanche, du fait de la réduction progressive de l'indemnité de résidence

(100 francs par zone), elle diminue plus fortement que jusqu'ici, à peu près dans la même proportion que le coût local de la vie. Dans la zone inférieure, les agents engagés en vertu de cette réglementation touchent environ 200 francs de moins que le personnel déjà en service le 31 décembre 1934.

Figure 11.

**Répartition du personnel entre les services en 1935.**




Au surplus, on s'est efforcé d'assouplir quelque peu le lien de droit rattachant l'agent à l'administration, afin de pouvoir adapter plus facilement que jusqu'ici l'effectif du personnel aux exigences du trafic.

En vue de la réglementation définitive des rapports de service des employés à appointements mensuels et des ouvriers d'exploitation rétribués à la journée, nous avons, avant de les soumettre au Conseil d'administration et au Conseil fédéral, communiqué les instructions provisoires de la Direction générale et les projets de règlement aux associations du personnel les plus importantes, en invitant celles-ci à nous faire part de leur avis, et nous les avons convoquées à une discussion desdites prescriptions. La discussion a eu lieu le 17 octobre 1935, mais il n'a pas été possible de s'entendre avec les représentants du personnel.

**2.** Les *commissions disciplinaires* ont eu à s'occuper de 16 recours. Dans 9 cas, elles se sont prononcées pour le maintien de la peine infligée en première instance et dans 7 cas en faveur de son atténuation.

Dans tous les cas, l'autorité de recours s'est ralliée aux propositions des commissions disciplinaires.

**3.** Les *commissions du personnel* ont, au cours de 11 séances, donné leur avis sur diverses questions concernant l'administration.

**4.** Il a été présenté 118 *propositions* tendant à simplifier, à améliorer ou à rendre moins coûteuse l'exploitation. Des primes en espèces ont été distribuées dans 21 cas.

**5.** Dans trois cas, il a été accordé des secours, au montant total de 1080 francs, à la charge du «*fonds de secours en faveur d'agents qui n'ont pas droit à la pension*».

**6.** Il a été accordé sur le «*fonds Guyer-Zeller*» des récompenses à 9 agents qui ont empêché des accidents ou prévenu des dangers. Le montant total de ces gratifications s'est élevé à 330 francs.

**7.** *Psychotechnique.* Il a été procédé comme par le passé à l'examen psychotechnique des candidats pour le service des ateliers, des gares et des trains. Les préparatifs d'examens psychotechniques des candidats pour le service des locomotives sont si avancés qu'il est possible de commencer les examens d'essai.

**8.** *Service de prévention des accidents.* Les efforts faits pour prévenir les accidents d'exploitation dans le *service des ateliers* ont été poursuivis; ils ont amené une nouvelle diminution de la fréquence des accidents. Celle-ci se monte durant l'exercice à $8,_4$ ($8,_4$ accidents par 100 000 heures de travail) contre $21,_1$ en 1928, ce qui représente une diminution de 60%. L'application intensive des prescriptions sur la protection des yeux a continué de déployer d'heureux effets. La fréquence des lésions oculaires se monte cette année à $2,_1$, contre $6,_1$ pendant la période de 1929 à 1932; la diminution est donc de 65 %. En raison du fléchissement de la fréquence totale des accidents dans le service des ateliers, on a pu, le 1er janvier 1936, réduire le taux des primes de 13 à 11 ‰. Il en résulte pour les ateliers principaux et de dépôt une économie annuelle de 35 000 francs sur les primes pour accidents professionnels. Etant donné le système de fixation des primes actuellement appliqué par la caisse nationale, on ne peut escompter avant deux ou trois ans une nouvelle diminution de taux qui tienne compte des résultats satisfaisants de 1934 et 1935.

La campagne entreprise pour prévenir les *accidents dus au courant fort* a également été poursuivie pendant l'exercice. La fréquence des accidents a évolué comme il suit:

par 100 kilomètres de voies électrifiées:

| | 1928 | 1929 | 1930 | 1931 | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| accidents d'agents des C.F.F. | $0,_{55}$ | $0,_{38}$ | $0,_{51}$ | $0,_{36}$ | $0,_{20}$ | $0,_{23}$ | $0,_{09}$ | $0,_{17}$ |
| total des accidents . . . . | $0,_{67}$ | $0,_{65}$ | $0,_{80}$ | $0,_{78}$ | $0,_{67}$ | $0,_{43}$ | $0,_{27}$ | $0,_{30}$ |

Par rapport à la fréquence moyenne enregistrée pour la période de 1928 à 1931, le nombre des accidents dus au courant fort en 1935 a diminué de 55 %.

La *fréquence des accidents pour l'ensemble du personnel des C.F.F.* (c'est-à-dire le nombre des accidents d'exploitation par 100 agents) a continué à décroître pendant l'exercice.

*Accidents d'exploitation par 100 agents:*

| | 1928 | 1929 | 1930 | 1931 | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Fréquence | $13,_{30}$ | $13,_{37}$ | $12,_{24}$ | $11,_{93}$ | $11,_{01}$ | $10,_{37}$ | $10,_{07}$ | $8,_{88}$ |

Par rapport à la fréquence des accidents en 1928, la diminution est de 33 %.

*Accidents d'exploitation mortels par 1000 agents*

| Période | Nombre de décès | Fréquence |
|---|---|---|
| 1920—1928 . . . . . | 264 | $0,_{815}$ |
| 1929—1935 . . . . . | 153 | $0,_{671}$ |

*Diminution* = $17,_7$ %.

*Accidents d'exploitation mortels pour un million de km-trains.*

| Période | Nombre de décès | Fréquence |
|---|---|---|
| 1920—1928 . . . . . | — | $0,_{946}$ |
| 1929—1935 . . . . . | — | $0,_{525}$ |

*Diminution* = $44,_5$ %.

*Accidents d'exploitation mortels d'agents des C.F.F., répartis d'après les causes qui les ont déterminés.*

| | Circonstances | 1929 | 1930 | 1931 | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | Total 1929/35 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | En sautant sur des véhicules en mouvement . | 3 | — | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | 11 |
| 2. | En sautant de véhicules en mouvement . . . | — | 1 | 1 | — | 1 | 1 | — | 4 |
| 3. | Par écrasement . . . . . | 7 | 13 | 6 | 5 | 7 | 3 | 7 | 48 |
| | par des véhicules routiers . . . . . | (2) | (—) | (1) | (—) | (—) | (—) | (—) | (3) |
| 4. | En tombant de véhicules en mouvement . . . | — | 1 | 2 | 3 | — | 1 | — | 7 |
| 5. | En se penchant hors de véhicules en mouvement . . . . . | 1 | — | 1 | — | — | 3 | — | 5 |
| 6. | Courant fort. . . . . | 3 | 8 | 4 | 4 | 3 | 2 | — | 24 |
| 7. | Tamponnements . . . . . | 1 | 4 | 1 | 4 | — | — | — | 10 |
| 8. | Déraillements . . . . . | — | 2 | — | — | — | — | — | 2 |
| 9. | Ecrasement entre les tampons | | | | | | | | |
| | *a)* en accouplant et en découplant les véhicules | 1 | 3 | — | 4 | 1 | — | 2 | 11 |
| | *b)* en traversant les voies . . . . . | 1 | 1 | 1 | — | — | — | 1 | 4 |
| 10. | Chutes en général . . . . . | — | — | 3 | 2 | 1 | 1 | — | 7 |
| 11. | Courses pour raisons de service (règlement nº 62) | — | — | 4 | — | 1 | — | — | 5 |
| 12. | Blessures infectées . . . . . | — | — | 1 | 2 | — | — | — | 3 |
| 13. | Divers . . . . . | 3 | 4 | 1 | 1 | 3 | — | — | 12 |
| | Total | 20 | 37 | 27 | 26 | 19 | 13 | 11 | 153 |
| | Accidents d'exploitation par 1000 agents . . . | 0,59 | 1,08 | 0,79 | 0,78 | 0,59 | 0,42 | 0,39 | 0,61 |

## B. Assurance du personnel.

**1.** *Caisse de pensions et de secours.*

*a.* Les cas énumérés ci-après ont été réglés conformément aux statuts:

| Cas d'invalidité et de décès | Direction générale | Arrondissements | | | Total |
|---|---|---|---|---|---|
| | | I | II | III | |
| *Invalides:* | | | | | |
| pensionnés . . . . . | 34 | 403 | 417 | 302 | 1156 |
| ayant reçu une indemnité unique. . . . . | — | 1 | — | — | 1 |
| *Assurés actifs décédés* . . . . . | 5 | 49 | 62 | 60 | 176 |
| veuves pensionnées . . . . . | 4 | 42 | 50 | 55 | 151 |
| orphelins pensionnés. . . . . | 4 | 30 | 60 | 47 | 141 |
| orphelins de père et de mère, pensionnés . . . . . | — | — | — | — | — |
| *Invalides décédés* . . . . . | 39 | 136 | 187 | 179 | 541 |
| veuves pensionnées . . . . . | 24 | 85 | 119 | 111 | 339 |
| orphelins pensionnés . . . . . | 4 | 13 | 42 | 15 | 74 |
| orphelins de père et de mère, pensionnés . . . . . | — | 3 | 5 | 1 | 9 |
| *Veuves décédées* . . . . . | 29 | 53 | 82 | 82 | 246 |
| orphelins de père et de mère, pensionnés . . . . . | 1 | 3 | 4 | 4 | 12 |
| *Veuves remariées* . . . . . | — | 5 | 2 | 4 | 11 |
| Orphelins n'ayant plus droit à la pension . . . . . | 12 | 50 | 99 | 62 | 223 |
| Orphelins de père et de mère n'ayant plus droit à la pension . . . . . | 1 | 6 | 8 | 6 | 21 |
| *Assurés indemnisés conformément à l'art. 41* . . . . . | — | 2 | — | 2 | 4 |

En outre, les commissions de la caisse ont accordé des secours dans le sens de l'art. 43 des statuts pour un montant de 79 253 fr. 85 (212 cas).

*b.* Le tableau ci-après indique l'effectif des assurés actifs et des traitements assurés au 31 décembre 1935, ainsi que le nombre des invalides, veuves et orphelins pensionnés et des proches parents secourus.

| *Assurés actifs* | 1935 | 1934 | Traitements assurés 1935 | Traitements assurés 1934 |
|---|---|---|---|---|
| Assurance complète | 28 259 | 29 698 | fr. 146 078 997 | fr. 153 565 686 |
| Assurance-épargne | 570 | 549 | » 1 701 833 | » 1 725 186 |

| | 1935 | 1934 | Pensions annuelles 1935 | Pensions annuelles 1934 |
|---|---|---|---|---|
| Invalides pensionnés | 11 343 | 10 665 | fr. 40 633 432 | fr. 37 568 391 |
| » provisoirement pensionnés à la charge de l'exploitation | 35 | 47 | » 205 844 | » 288 568 |
| » partiels pensionnés | 146 | 90 | » 56 822 | » 30 374 |
| Veuves pensionnées | 6 466 | 6 235 | » 10 151 080 | » 9 617 035 |
| Orphelins pensionnés | 1 335 | 1 372 | » 652 617 | » 663 512 |
| Orphelins de père et de mère, pensionnés | 108 | 112 | » 103 847 | » 106 809 |
| Orphelins incapables de gagner leur vie, pensionnés | 301 | 280 | » 164 275 | » 151 426 |
| Proches parents secourus | 81 | 88 | » 44 572 | » 46 772 |
| Personnes secourues conformément à l'art. 56 de la loi sur le statut des fonctionnaires | 19 | 21 | » 24 296 | » 25 015 |

Comme l'an passé, le nombre des assurés actifs et le chiffre des traitements assurés ont diminué par suite de la réduction du personnel. Le premier a fléchi de 1418 unités, le second de 7 510 042 francs. Au cours de l'exercice, 77 membres seulement ont été admis dans la caisse (8 dans l'assurance complète et 69 dans l'assurance-épargne).

*c.* Le compte de profits et pertes accuse, le 31 décembre 1935, une augmentation du déficit de 14,3 millions de francs en chiffres ronds. Le découvert s'est accru du fait que le service des intérêts du déficit n'a pas été entièrement assuré et que le nombre des mises à la pension a augmenté à la fin de la période administrative. On prévoyait qu'il y aurait 756 invalides; il y en a eu en réalité 1181. En revanche, le déficit a diminué en raison de la réduction, décidée par arrêté fédéral du 31 janvier 1936, des prestations des caisses d'assurance fédérales pour 1936 et 1937. L'économie pour notre caisse pendant ces deux années est d'environ cinq millions de francs.

Dans sa séance du 27 novembre 1935, notre Conseil d'administration a approuvé une simplification de l'administration de la caisse. Les travaux qui, jusqu'alors, se faisaient dans les arrondissements sont assurés par la division du personnel à Berne.

On trouvera à la page 136 du présent rapport les renseignements concernant le bilan arrêté au 31 décembre 1935.

*d.* Le portefeuille de la caisse de pensions et de secours, qui était de 337 201 450 fr. 55 en 1934, s'est accru de 4 276 972 fr. 75 et atteint ainsi la somme de 341 478 423 fr. 30. L'évaluation des titres fait ressortir une diminution de 28 505 fr., imputable au recul général des cours des obligations.

**2.** *Assurance contre les accidents.*

*a.* Nous avons payé, en 1935, à la Caisse nationale à Lucerne, pour l'assurance de notre personnel contre les accidents, les primes suivantes:

| *Pour les accidents professionnels:* | 1935 | 1934 |
|---|---|---|
| Salaires assurés | fr. 143 018 828 | fr. 146 374 739 |
| Primes | » 2 054 175 | » 2 103 320 |
| Taux de prime moyen | 14,36 ‰ | 14,37 ‰ |
| *Pour les accidents non professionnels:* | | |
| Salaires assurés | fr. 142 319 882 | fr. 145 828 597 |
| Primes | » 706 311 | » 577 800 |
| Taux de prime moyen | 4,96 ‰ | 3,96 ‰ |

La Caisse nationale nous a payé pour notre service d'agence 204 406 francs (contre 214 489 francs en 1934). Elle nous a restitué 205 418 francs sur les primes pour accidents d'exploitation.

*b.* Vu les expériences faites ces dernières années (forte augmentation des accidents d'automobile), la CNAL s'est vue obligée d'élever de 1‰, dès le 1er janvier 1935, le taux de la prime pour les accidents non professionnels. Ce taux est maintenant de 5‰ pour les hommes et de 3‰ pour les femmes.

*c.* Jusqu'en 1934, les chemins de fer fédéraux supportaient intégralement la prime d'assurance pour les accidents non professionnels de leurs agents. Le 17 octobre 1934, le Conseil d'administration a approuvé une proposition de la Direction générale, prévoyant qu'à partir du 1er janvier 1935 chaque assuré serait astreint à participer à la couverture des frais de guérison à raison de 1/5 de la prime à verser à la Caisse nationale suisse sur son traitement assuré. La contribution des assurés pour 1935 s'est élevée à 142 320 francs en chiffre rond.

*d.* En 1935 nous avons versé, à la charge du compte d'exploitation, un secours égal à celui de l'année précédente aux personnes bénéficiant d'une rente basée sur la responsabilité civile, en tant qu'elles étaient dans le besoin et remplissaient les autres conditions fixées par l'arrêté fédéral du 15 juin 1920. Nous avons également versé, à la charge du compte d'exploitation, aux pensionnés de l'ancien

chemin de fer du Seetal l'allocation de renchérissement qu'ils recevaient de cette compagnie. Ces secours et allocations représentent au total une somme de 39 167 fr. 35, contre 39 817 fr. 15 en 1934.

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

Etaient assurés au 31 décembre 1935 conformément aux articles 16 et 17 des statuts (les chiffres correspondants de 1934 sont entre parenthèses):

Classe *a* (médecin et médicaments seulement) 22 532 (22 760) hommes et 1190 (1195) femmes;

Classe *b* (indemnité de chômage seulement) 1 (1) homme, aucune femme;

Classe *c* (médecin, médicaments et indemnité de chômage) 168 (173) hommes et 12 (13) femmes.

Le compte de profits et pertes de notre caisse d'assurance en cas de maladie est reproduit aux pages 139 et 140 du présent rapport.

La classe *a* présente un solde actif de 13 566 fr. 10 (en 1934: 140 299 fr. 50). Les frais de maladie ont augmenté par rapport à ceux de l'année précédente, ce qui s'explique par l'épidémie de grippe qui a éclaté au début de l'année. A la fin de l'exercice, le fonds de compensation s'est élevé à 471 587 fr. 70 (en 1934: 458 021 fr. 60).

La classe d'assurance *b* dispose d'un fonds de réserve de 8369 fr. 55 (1934: 8107 fr. 35).

La classe d'assurance *c* enregistre un solde actif de 55 fr. 70 (en 1934, un solde passif de 633 fr. 20), qui sera reporté comme fonds de compensation.

Le fonds spécial s'est accru de 3961 fr. 80 (3143 fr. 90 en 1934) et s'élève, à la fin de l'exercice, à 133 299 fr. 45 (129 337 fr. 65 en 1934).

La morbidité au cours de l'exercice est indiquée à la page 141 du présent rapport, dans la «statistique du compte de profits et pertes de 1935». Les frais par assuré (soins pharmaceutiques et médicaux et frais d'hôpital) se sont élevés à 46 fr. 04 (en 1934 39 fr. 41) pour les caisses-maladie des ateliers et à 44 fr. 02 (en 1934 38 fr. 32) pour celles des arrondissements. La situation s'est donc quelque peu aggravée. Alors que l'an passé, sur les neuf unités administratives, il n'y en avait qu'une qui présentât un déficit (ateliers de Bellinzone), il y en a cette année trois (caisses-maladie d'arrondissement de Lausanne et caisses-maladie des ateliers d'Yverdon et de Bellinzone) qui accusent une perte.

Les comptes de notre caisse-maladie pour 1934 ont été soumis à l'Office fédéral des assurances sociales et n'ont fait l'objet d'aucune observation.

### C. Service médical.

**1.** En 1935, il a été annoncé 16 851 cas de maladie contre 13 888 en 1934, et 4007 accidents contre 4621. Le total des jours de maladie et d'accident a été de 516 654 (484 284 en 1934), soit de $17,_{97}$ par agent, au lieu de $15,_{70}$ en 1934.

Cette augmentation provient en grande partie de l'épidémie de grippe du printemps 1935, ainsi que, dans une mesure moindre, des longues interruptions de service des nombreux agents pensionnés à la fin de la période administrative (période comprise entre la déclaration d'invalidité et la mise à la retraite).

En moyenne, la guérison a exigé:

| | en 1935 | en 1934 |
|---|---|---|
| dans les cas de maladie (courtes absences non comprises) . . . . . | $25,_{95}$ jours | $25,_{31}$ jours |
| dans les cas d'accident . . | $19,_{82}$ » | $19,_{83}$ » |

**2.** Il a été effectué:

| en 1935 | en 1934 | |
|---|---|---|
| 174 | 197 | examens d'admission. |
| 911 | 679 | examens de cas de mise à la retraite. |
| 1217 | 1312 | examens de contrôle dans des cas de maladie. |

**3.** De plus, le médecin en chef et ses assistants ont examiné tous les mécaniciens utilisés sans restriction, de 50 ans et plus, au point de vue de leur santé et de leur aptitude au service.

## VI. Economat.

### A. Achat de matériaux.

Les achats de matériaux les plus importants effectués au cours de l'exercice ont été les suivants:

| | |
|---|---|
| matériel de superstructure et d'enclenchements . . . . . | 17 749 tonnes |
| traverses de bois (de provenance suisse) . . . . . | 43 160 pièces |
| matières de consommation pour la traction (charbon non compris) . . . . | 7 123 tonnes |
| fer et autres métaux pour les ateliers, etc.. . . . . | 6 495 tonnes |
| articles divers pour les ateliers, etc. . . | 860 020 fr. |
| matériaux de construction (ciment, carbure de calcium, etc., couleurs) . | 1 439 tonnes |
| matières de chauffage, d'éclairage et de nettoyage; matériel électrique, clôtures, objets d'inventaire, matériel de bureau, matières pour la destruction des mauvaises herbes et pour la lutte contre la poussière, etc. . . . | 2 730 290 fr. |
| uniformes . . . . . | 1 436 930 » |

### B. Vente de matériaux de rebut.

Il a été vendu:

| | |
|---|---|
| des matériaux de rebut des ateliers et autres services pour . . . . . | 487 000 fr. |
| du matériel de rebut de la voie pour | 863 000 » |

### C. Ravitaillement en charbon.

Total des arrivages de *combustible fossile* en provenance de:

| | |
|---|---|
| la Hollande . . . . . | 4 345 t |
| la France . . . . . | 13 513 t |
| le Territoire de la Sarre . . . . . | 51 070 t |
| l'Allemagne . . . . . | 43 167 t |
| la Belgique . . . . . | 674 t |
| la Pologne . . . . . | 1 923 t |
| l'Angleterre . . . . . | 8 879 t |
| Total | 123 571 t |

(contre 115 491 t en 1934)

Nos *stocks de charbon* étaient
de 137 711 t au début de 1935,
de 111 756 t à la fin de 1935.

# VII. Tarifs et publicité.

## A. Généralités.

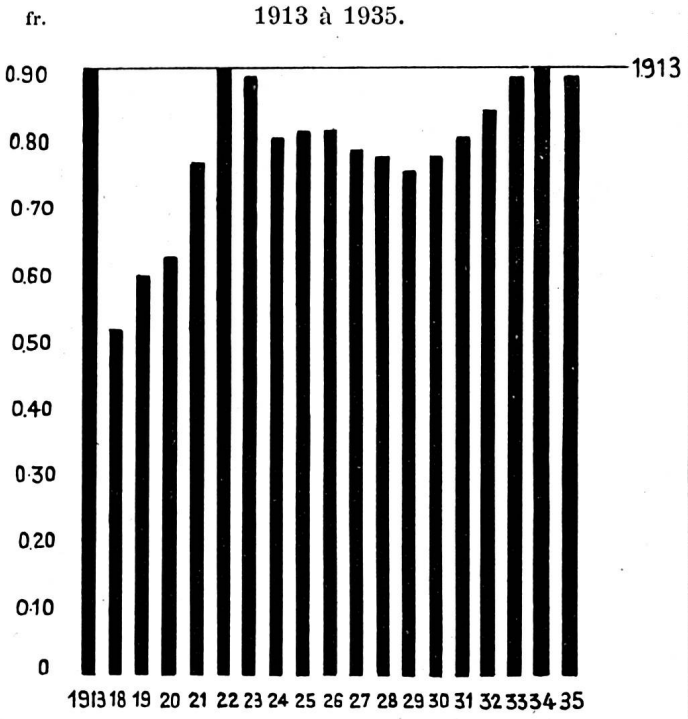
La *Conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic* a tenu sa 44e séance le 8 janvier et sa 45e séance le 28 mai. De plus, un sous-comité de la Conférence s'est réuni les 28 février, 1er et 2 mars pour préparer une nouvelle édition des prescriptions générales de tarif et de la classification des marchandises.

## B. Service des voyageurs et des bagages.

**1.** Tenant compte des modifications de salaires, on a abaissé le 1er février la limite de salaire donnant le droit d'obtenir des *abonnements d'ouvriers* de 18 à 17 francs par jour, de 450 à 425 francs par mois et de 5400 à 5100 francs par an.

Figure 12.

**Recette moyenne par voyageur, compte tenu de la diminution du pouvoir d'achat de l'argent (Indice).**




**2.** La validité des *bons-cadeaux donnant droit à des billets* a été portée, le 1er mai, de trois mois à un an. Durant l'exercice, les gares des C.F.F. ont émis 13 533 bons pour un montant total de 136 192 francs, contre 10 086 bons et un montant total de 126 023 francs en 1934.

**3.** Un nouveau *tarif pour le transport de sociétés et d'écoles est entré en vigueur* le 1er juin. Il diffère de l'ancien sur les principaux points suivants: Le nombre minimum de participants, qui était jusqu'ici de 8, a été abaissé à 6 (pour les écoles: cinq élèves et un maître). Pour les voyages circulaires, il est accordé la même réduction que pour les courses d'aller et retour. Il est transporté gratuitement un participant lorsque la taxe est payée pour 15 à 50 personnes, et un participant en plus par groupe supplémentaire de 50 personnes. La même faveur s'applique aussi aux surveillants des courses scolaires. La validité des billets collectifs est uniformément de dix jours. La validité des titres de transport autorisant les participants à un voyage de société à effectuer isolément la course de retour peut être prolongée aux mêmes conditions que celle d'un billet d'aller et retour ordinaire de 10 jours.

**4.** Un nouveau *tarif pour la mise en marche de «trains spéciaux légers» sur commande* a été mis en vigueur le 1er juin. A l'avenir, des trains légers pourront être mis en marche contre payement de la taxe pour 60 personnes au moins, pour combler des lacunes de l'horaire ou pour réaliser des correspondances avec des trains à grand parcours.

On a réduit la taxe des *trains spéciaux pour le transport de cirques*. Le nouveau tarif accorde des réductions d'après le nombre des essieux et la longueur du parcours.

**5.** Afin de ranimer le *mouvement des étrangers*, les entreprises de transport suisses (y compris l'administration des postes) ont décidé d'accorder de nouveau, avec l'aide de la Confédération, une réduction extraordinaire de taxes sur les billets suisses délivrés à l'étranger du 15 juin au 31 octobre 1935 et du 15 décembre 1935 au 30 avril 1936, par les bureaux de voyage et les agences des C.F.F., ainsi que par les gares frontières suisses, à la condition que les voyageurs passent au moins 6 jours en Suisse (auparavant 7 jours). La réduction est de 30 % sur les billets isolés et de 15 % sur les abonnements généraux de 8 et 15 jours et les billets de famille et de société (pour groupes de 6 à 99 personnes).

Les *bureaux officiels d'émission de billets* (bureaux des chemins de fer) en Angleterre, en France, aux Pays-Bas et en Italie ont également été autorisés à accorder, sur les prix des billets directs d'aller et retour à destination de la Suisse, une réduction de 30 % de la taxe afférente au parcours suisse, à la condition que les voyageurs passent au moins 6 jours en Suisse. Des négociations sont en cours pour accorder une autorisation similaire aux bureaux belges et allemands.

**6.** Le *tarif des billets du dimanche* a été remis en vigueur le 21 septembre et déclaré valable jusqu'au 5 avril 1936. En autorisant l'émission de ces billets à partir du 21 septembre déjà (en 1934 à partir du 6 octobre), on a voulu favoriser encore le trafic d'automne. A part l'augmentation des prix minimums (4 fr. au lieu de 3 fr. en Ire, 2 fr. 80 au lieu de 2 fr. 10 en IIe et 2 fr. au lieu de 1 fr. 50 en IIIe classe), les conditions sont restées en majeure partie les mêmes que dans le tarif 1934/35.

**7.** L'émission de billets directs d'aller et retour du dimanche, ainsi que de billets directs spéciaux d'aller et retour avec les réductions de taxes extraordinaires pour étrangers accordées en Suisse et en Italie, a été réglée par un nouveau tarif *italo-suisse* entré en vigueur le 1er août.

**8.** Le tableau ci-après fournit des renseignements sur la vente des abonnements et de diverses catégories de billets présentant un intérêt particulier:

*a. Abonnements de parcours:*

| *Abonnements mensuels* | Nombre d'abonnements délivrés (avec et sans surtaxe pour trains directs) 1935 | 1934 | Recettes, y compris la taxe de confection, mais sans les surtaxes pour trains directs fr. 1935 | 1934 |
|---|---|---|---|---|
| Série I : Abonnements ordinaires pour un nombre illimité de courses | 57 514 | 56 893 | 969 668 | 982 765 |
| Série Iᵃ: Abonnements ordinaires pour deux courses journalières simples | 83 823 | 89 500 | 1 261 757 | 1 357 376 |
| Série II : Abonnements d'écoliers pour un nombre illimité de courses | 149 459 | 143 891 | 1 492 739 | 1 456 064 |
| Série IIᵃ: Abonnements d'écoliers pour un nombre illimité de courses, pouvant être effectuées certains jours seulement | 45 284 | 38 796 | 307 842 | 285 393 |
| Série III : Abonnements d'ouvriers pour une course aller et retour par jour ouvrable | 384 368 | 426 477 | 3 639 289 | 4 042 363 |
| Série IIIᵃ: Abonnements d'ouvriers pour deux courses aller et retour par jour ouvrable | 93 071 | 91 628 | 727 845 | 721 985 |
| Série IV: Abonnements annuels pour parcours combinables | 964 | 806 | 272 757 | 259 818 |
| Série A: Abonnements pour 20 courses simples à effectuer en trois mois | 41 302 | 35 638 | 416 045 | 377 196 |
| Série B: Abonnements pour 10 courses aller et retour à effectuer en trois mois | 47 440 | 47 087 | 1 165 289 | 1 171 322 |
| Abonnements d'ouvriers pour visites à la famille | 2 117 | 1 754 | 27 455 | 21 607 |
| Total | 905 342 | 932 470 | 10 280 686 | 10 675 889 |

*b. Abonnements généraux:*

| *Abonnements généraux* de | Nombre d'abonnements délivrés sans surtaxe pour trains directs 1935 | 1934 | avec surtaxe pour trains directs 1935 | 1934 | au total 1935 | 1934 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 8 jours | — | — | 5 000 | 5 475 | 5 000 | 5 475 |
| 15 » | — | — | 4 169 | 4 547 | 4 169 | 4 547 |
| 30 » | — | — | 1 845 | 1 829 | 1 845 | 1 829 |
| Abonnements de *courte durée* | — | — | 11 014 | 11 851 | 11 014 | 11 851 |
| 3 mois, pour 1 personne [1]) | 1 129 | 1 193 | 10 479 | 10 794 | 11 608 | 11 987 |
| 3 » » 2 personnes [1]) | 16 | 17 | 310 | 333 | 326 | 350 |
| 6 » » 1 personne [2]) | 471 | 510 | 4 577 | 4 711 | 5 048 | 5 221 |
| 6 » » 2 personnes [2]) | 6 | 7 | 144 | 158 | 150 | 165 |
| 12 » » 1 personne | 69 | 86 | 648 | 648 | 717 | 734 |
| 12 » » 2 personnes | 4 | 5 | 27 | 36 | 31 | 41 |
| Abonnements de *longue durée* | 1 695 | 1 818 | 16 185 | 16 680 | 17 880 | 18 498 |

Les recettes (surtaxes pour trains directs comprises) ont atteint:

| au total 1935 | 1934 | part des C. F. F. 1935 | 1934 |
|---|---|---|---|
| fr. 8 440 551 | fr. 8 811 347 | fr. 7 099 873 | fr. 7 440 932 |

*c. Abonnements donnant droit à des demi-billets:*

| | Nombre d'abonnements délivrés 1935 | 1934 | Produit de la vente au total 1935 | 1934 | part des C. F. F. 1935 | 1934 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| pour 3 mois | 2 822 | 3 198 | fr. 394 560 | fr. 439 400 | fr. 348 556 | fr. 388 298 |
| » 12 » | 650 | 695 | | | | |

*d. Billets combinables suisses:*

| Nombre de billets délivrés 1935 | 1934 | Produit de la vente au total 1935 | 1934 | part des C. F. F. 1935 | 1934 |
|---|---|---|---|---|---|
| 165 179 | 157 856 | fr. 6 764 560 | fr. 6 180 204 | fr. 4 218 574 | fr. 4 089 558 |

[1]) Y compris les cartes partielles des abonnements de 12 mois payables par acomptes.
[2]) Il s'agit ici de la 3ᵉ carte partielle des abonnements de 12 mois.

*e. Billets à coupons combinables internationaux:*

| Nombre des billets délivrés en Suisse | | Recettes [1]) de toutes les administrations suisses | | Recettes [1]) part des C. F. F. | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1935 | 1934 | 1935 | 1934 | 1935 | 1934 |
| 8 511 | 4 025 | fr. 911 309 | fr. 486 267 | fr. 851 285 | fr. 437 275 |

*f.* La vente des billets pour parcours des chemins de fer fédéraux, par des *agences de voyage privées,* a produit 6 548 752 fr. (6 778 311 fr. en 1934).

*g.* Nos *propres agences,* dont la tâche essentielle consiste, on le sait, à engager le public à visiter notre pays, ont réalisé sur la vente des billets les recettes suivantes:

agence de Londres: 1 975 445 fr. (2 171 743),
dont pour la Suisse 1 087 948 fr. (1 118 910);
» » Paris: 2 068 721 fr. (2 170 507),
dont pour la Suisse 987 055 fr. (1 068 499);
» » Berlin: 2 190 025 fr. (1 562 103),
dont pour la Suisse 1 059 530 fr. (657 898);
» » New York: 134 793 fr. (120 468),
dont pour la Suisse 83 382 fr. (69 400);
» » Vienne: 187 007 fr. (154 120),
dont pour la Suisse 184 021 fr. (151 412);
» » Rome 166 079 fr. (140 781),
dont pour la Suisse 124 434 fr. (112 157).

*h.* La vente des billets émis pour les *trains spéciaux à prix réduits organisés par l'administration* a produit 471 000 fr. en chiffres ronds (769 000 fr.), après déduction des frais de publicité, qui s'élèvent environ à 25 000 fr. (38 000 fr.). La diminution provient du fait que les billets du dimanche ayant été émis jusqu'au 12 mai et dès le 21 septembre, on n'a pas mis en marche autant de ces trains.

*i.* Les recettes que les *excursions à prix réduits, organisées* sous forme de voyages de sociétés *par les gares* des C.F.F., ont procurées à notre réseau en 1935 se sont élevées, sous déduction des frais de publicité (39 900 fr. en nombre rond contre 38 000 fr. en 1934), à 777 000 fr. (770 000 fr.).

[1]) Produit de la vente des billets en Suisse et à l'étranger.

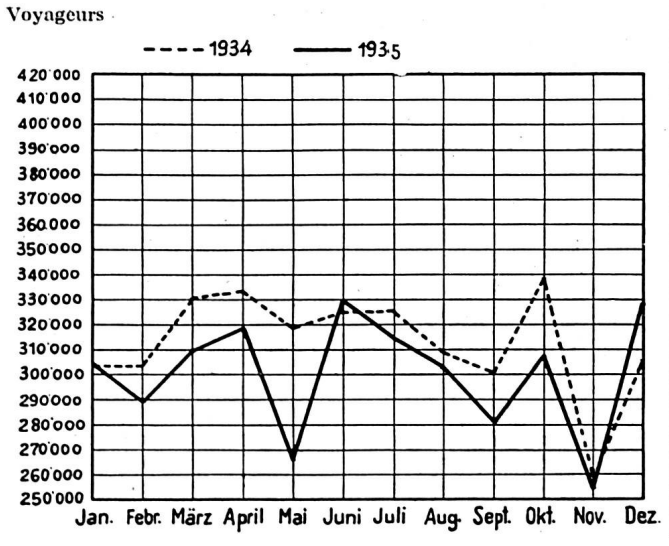
## C. Trafic des marchandises et des animaux.

**1.** Il a été accordé les réductions suivantes sur les *transports de bétail d'estivage:*

Pour le transport à l'aller, au printemps, 25 % et, pour le retour, en automne, à condition que le transport d'aller ait eu lieu par chemin de fer, 50 %, et non plus 25 %, de la taxe ordinaire. Quand les animaux ne sont transportés par chemin de fer qu'au retour, ce transport est taxé à 75 % de la taxe ordinaire.

Figure 13.

**Voyageurs transportés par jour en 1934 et 1935.**




Pour lutter contre la concurrence de l'automobile, on a au surplus accordé d'une manière beaucoup plus large le transport gratuit des convoyeurs.

**2.** Depuis le 15 août, il est émis pour les *chiens* que les voyageurs emmènent avec eux, non seulement des billets ordinaires de simple course à demi-taxe, mais encore d'autres titres de transport (billets d'aller et retour, billets circulaires, billets du dimanche, etc.). En revanche, lorsqu'ils utilisent des trains directs à surtaxe, les voyageurs doivent aussi, contrairement à l'ancienne réglementation, payer pour leurs chiens la moitié de la surtaxe ordinaire.

Figure 14.

**Tonnage des marchandises transportées par jour ouvrable en 1934 et 1935.**

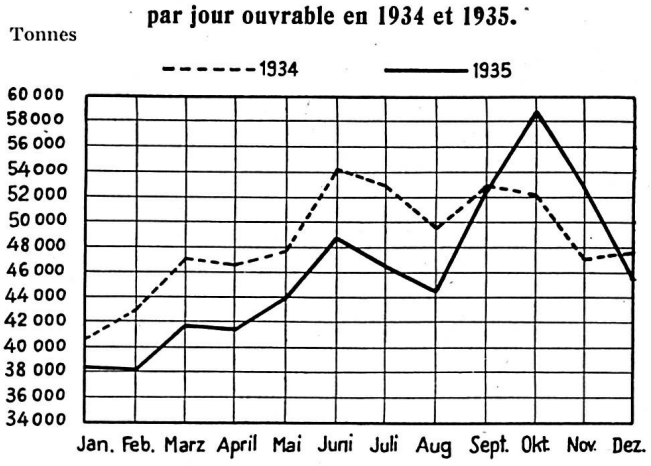
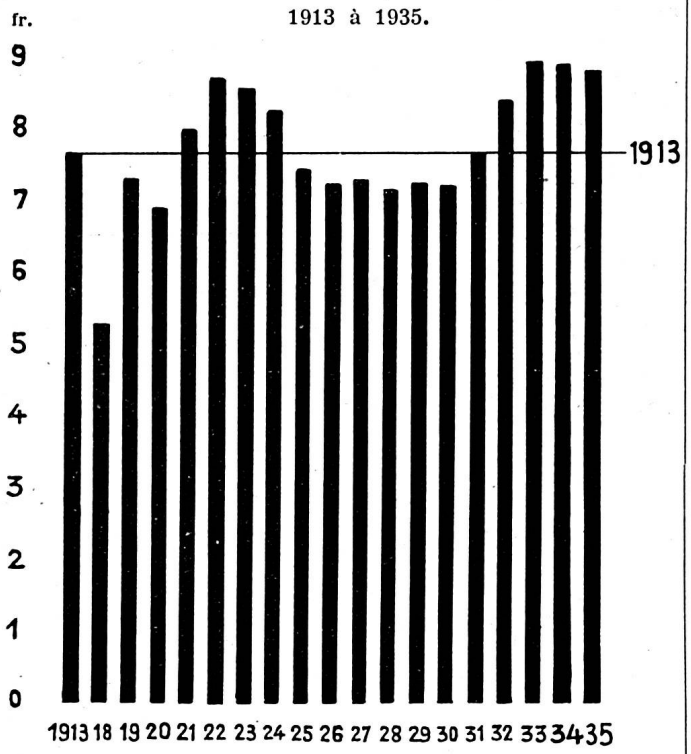


Figure 15.

**Recette moyenne par tonne, compte tenu de la diminution du pouvoir d'achat de l'argent (Indice).**

1913 à 1935.




**3.** A la demande de l'autorité de surveillance, il a été interdit de grever de remboursement les envois de marchandises et d'animaux en trafic *Suisse-Italie.*

**4.** Une nouvelle édition de l'annexe I à la *Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer* (C. I. M.), contenant les prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions, a été publiée le 1er mai.

**5.** Les *prescriptions générales des tarifs* et la *classification des marchandises* ont été complétées comme il suit:

Les articles «ballast bitumé, à l'état sec» et «engrais de tourbe d'origine suisse» ont été admis à l'article 48 (nomenclature des marchandises à transporter dans des wagons fermés).

Dans la classification des marchandises, les «meubles et parties de meubles en bois, à l'état brut», ont été soumis au trafic spécial I et les «engrais de tourbe d'origine suisse» au trafic spécial III.

**6.** L'application du *règlement* concernant l'octroi de réductions de taxe pour les *objets destinés à des expositions* a été accordée pour 32 expositions de marchandises et 97 expositions d'animaux.

**7.** Dans le *tarif suisse des frais accessoires,* on a fixé pour la provision de remboursement et de douane un montant maximum de 10 francs par envoi.

**8.** Les *tarifs exceptionnels communs suisses* ont été modifiés et complétés comme il suit:

Les tarifs exceptionnels nº 3 pour denrées alimentaires et nº 4 pour pain, beurre frais, etc. ont également été déclarés applicables pour les lapins domestiques abattus et pour la viande de ces animaux.

Le «beurre fondu» a été inséré dans la nomenclature des tarifs exceptionnels précités, ainsi que dans celle du tarif exceptionnel nº 9 pour produits agricoles par expéditions partielles P. V.

Le tarif exceptionnel nº 14 pour engrais, etc., a été complété par l'admission de l'article «engrais de tourbe d'origine suisse».

Ce même tarif et le tarif exceptionnel nº 22 (houille suisse, etc.) ont été complétés par un supplément avec des taxes pour les chargements de 5 tonnes.

Le tarif exceptionnel nº 18 (bois et tourbe) a été réédité le 15 juin; il réduit en moyenne de 20 % les taxes pour les bois débités, les bois en grume, le bois à brûler et la tourbe de provenance suisse.

Le tarif exceptionnel nº 20 pour houilles, etc., a été suspendu en trafic interne et direct du chemin de fer de la Bernina.

Dans le tarif exceptionnel nº 31 pour l'exportation de diverses marchandises d'origine suisse, on a ajouté dans la série 1 la «gélatine de fruits (pectine)» et dans la série 2 les «déchets de soie artificielle». Du 15 février au 31 décembre, ce tarif a en outre été déclaré applicable à tous les déchets et produits intermédiaires contenant des métaux ou des combinaisons de métaux, d'origine suisse, des articles 22 à 24 de la classification des marchandises. L'attribution des différents articles aux diverses séries du T. e. 31 a été réglée sur la base de la tarification normale, savoir:

pour les produits des classes générales A et B, les taxes de la série 1;

pour les produits du tarif spécial I, les taxes de la série 2;

pour les produits du tarif spécial II, les taxes de la série 3;

pour les produits du tarif spécial III, les taxes de la série 4.

Le tarif a été réédité le 1er avril. Comme principale innovation, il contient des prix réduits pour les marchandises des séries 1 à 3 remises au transport par expéditions partielles P. V. d'au moins 1000 kg. Le tarif a d'autre part été déclaré inapplicable aux envois qui, dans les gares frontières ou dans les gares destinataires étrangères, sont enlevés par camions faisant concurrence au chemin de fer.

Le tarif exceptionnel temporaire nº 50 pour produits agricoles d'origine suisse a été remis en vigueur pour 1935. Une nouvelle édition de ce tarif a paru le 15 juin; elle comprend les modifications et adjonctions suivantes, pour ne citer que les principales:

*a.* introduction d'une nouvelle série, avec prix de transport réduits, pour tous les articles de ce tarif remis au transport en petite vitesse par chargements d'au moins 2000 kg ou payant pour ce poids;

*b.* adjonction des vins en bouteilles et des raisins foulés à l'article «moût de raisin et vin»;

*c.* application de ce tarif, durant toute l'année, aux transports de vin, cidre et poiré, ainsi

qu'aux produits des champs et des jardins et, du 1er juin au 31 décembre, à tous les autres articles;

*d.* réduction des taxes pour pommes, poires, cerises et prunes, en petite vitesse, par chargements d'au moins 5 et 10 tonnes, sur les parcours de 1 à 100 km;

*e.* introduction de prix réduits pour les transports en petite vitesse d'abricots et de pêches, par chargements d'au moins 5 et 10 tonnes.

Vu l'article premier, lettre B, de l'arrêté du Conseil fédéral du 16 septembre 1935 concernant les coupages de vins, les taxes pour vins indigènes ont aussi été déclarées applicables, jusqu'à nouvel ordre, aux transports de vins coupés, lorsque la désignation des coupages a lieu conformément aux prescriptions.

**9.** Outre les réductions de taxe prévues au tarif exceptionnel nº 50, il a encore été concédé les *facilités temporaires de transport suivantes:*

*a.* du 15 février au 31 mars, pour le transport en petite vitesse de vin, cidre et poiré, d'origine suisse, en fûts, ainsi qu'en wagons réservoirs (citernes et foudres), par expéditions de 5000 et 10 000 kg, les taxes du IIe supplément du tarif exceptionnel temporaire nº 50;

*b.* du 23 janvier jusqu'à nouvel avis, pour les expéditions de produits frais des champs et des jardins du pays, remis au transport par des cultivateurs suisses isolés ou par des associations suisses de cultivateurs, à titre d'essai, les taxes des séries 2, 2 *a* et 4 *a* du tarif exceptionnel nº 50 (les taxes de la série 2 *a* sont applicables aux envois d'un poids de 2000 kg déjà);

*c.* du 27 mars au 30 avril, pour les troncs bruts (perches) en chargement de 10 tonnes, provenant des régions suisses atteintes par l'ouragan et qui sont expédiés à des entreprises d'imprégnation, les prix de transport pour bois à papier;

*d.* du 1er mai 1935 au 30 avril 1936, pour les emballages (caisses) vides ayant servi au transport, comme colis express, d'envois de crème glacée à destination de stations participant au trafic direct suisse des colis express, le transport au retour, en grande vitesse, à la taxe de 50 centimes par envoi, quels que soient la distance et le poids;

*e.* du 15 octobre 1935 au 30 avril 1936, pour le transport en grande et en petite vitesse de tubercules de pommes de terre (à planter) contrôlés sur champ, de provenance suisse, consignés par expéditions partielles et par wagons complets, les taxes réduites de 50 %;

*f.* du 23 octobre au 31 décembre, les taxes des séries 8 et 10 du tarif exceptionnel nº 50 pour le transport de marcs (marcs de raisins et marcs de fruits), de provenance suisse par wagons complets;

*g.* du 11 décembre 1935 au 31 mars 1936, pour les eaux minérales (même additionnées d'acide carbonique et de jus de fruits), ainsi que pour la limonade et d'autres boissons artificielles du même genre, remises au transport comme expéditions partielles de grande vitesse, les taxes du tarif exceptionnel nº 1 pour la bière.

**10.** Les C.F.F. et la plupart des chemins de fer privés accordent, depuis le 15 mai et jusqu'à nouvel avis, *un tarif réduit pour les combustibles* aux maisons qui prennent l'engagement d'empêcher les transports de charbons, cokes et briquettes par camions. L'engagement doit être souscrit aussi bien par les vendeurs que par les acheteurs; les deux parties doivent figurer sur le contrat de transport, soit comme expéditeur ou destinataire, soit d'une autre manière.

**11.** Par décision du Conseil fédéral, le port maximum pour la *paille*, en vigueur depuis le 11 décembre 1933, a été abaissé à partir du 1er juillet de 1 fr. 40 à 1 fr. 20 par 100 kg. Les montants dépassant ce taux continueront à être à la charge de la Confédération.

**12.** A partir du 1er septembre et jusqu'à nouvel ordre, on perçoit les taxes maximums suivantes pour les envois de *fruits de table et de fruits à cuire* (pommes, poires, coings) cueillis, d'origine suisse, emballés dans des caisses, corbeilles, harasses ou fûts ou tout au moins amenés au chemin de fer dans l'un de ces emballages:

*a.* 2 fr. au plus par 100 kg, lorsqu'ils sont consignés comme expéditions partielles de grande ou de petite vitesse;

*b.* 1 fr. 50 au plus par 100 kg, lorsqu'ils sont consignés en petite vitesse, par chargements d'au moins 5 ou 10 tonnes.

Quand les taxes du tarif sont plus élevées, la différence est à la charge de la Confédération.

**13.** Il a été introduit les *taxes exceptionnelles* suivantes pour chargements par wagons complets:

*a.* en trafic *interne suisse:*
pour les résidus de poussière de tabac Renens (Vd)–diverses stations; pour les sels résiduels Möhlin–Pratteln et Uetikon C.F.F.; pour l'acide formique Viège–Wattwil; pour le coke provenant d'usines à gaz Soleure g. p.–St-Sulpice; pour le granit Gœschenen, Gurtnellen et Wassen–Einsiedeln, Osogna C.–Cadenazzo et Claro; pour les hourdis Frick et Zurich-Giesshübel–gares du Tessin méridional; pour l'extrait de châtaignier et de bois de quebracho Maroggia M.–diverses gares; pour le poussier de coke Schlieren–Baulmes et St-Sulpice; pour le sulfate de soude (sel de Glauber) Pratteln et Uetikon C.F.F.–diverses gares; pour les pavés Alpnach-Dorf–Locarno, Lavorgo et Mendrisio–diverses gares; pour le sable de quartz Marthalen–Altstätten C.F.F., Romanshorn et Wohlen (Arg.); pour les tubes métalliques Choindez–Kreuzlingen Bf. et Kreuzlingen-Ost; pour le sable et le ballast diverses gares–Goldach; pour les déchets d'argile réfractaire Interlaken Bf.–Lausen; pour des tubes métalliques zingués Zurich-Altstetten–diverses gares;

*b.* pour l'*exportation* de
sulfate de soude (sel de Glauber) Pratteln–gares frontières italo-suisses;

*c.* pour l'*importation* de
charbon de bois Bâle transit–Bodio; pyrite Genève C. transit–Uetikon C.F.F.

**14.** Une nouvelle édition de l'*annexe temporaire* au tarif des marchandises Bâle C.F.F.–Suisse, rendue nécessaire par diverses modifications de taxes étrangères, a paru le 1er juin; elle contient des taxes de concurrence pour le charbon.

**15.** En trafic-marchandises *germano-suisse*, il a été mis en vigueur un tarif direct pour les sels potassiques pour engrais en wagons complets. On a réédité le tarif exceptionnel pour houilles, en raison principalement de la nécessité d'incorporer les gares sarroises, ainsi que le tarif exceptionnel pour ciment, chaux, gypse, pierres cuites en argile, ainsi qu'argile manufacturé Thayngen–gares suisses, étant données les nombreuses modifications et adjonctions apportées.

**16.** En raison de l'augmentation des taxes étrangères, il a été nécessaire de rééditer le tarif exceptionnel pour huiles minérales entre des *gares autrichiennes et allemandes desservant des ports danubiens et la Suisse.* Au surplus, il est entré en vigueur un tarif direct pour les céréales et les légumes à cosses à destination de la Suisse centrale et occidentale.

**17.** En trafic *Hongrie-Suisse*, on a mis en vigueur les parties I et II, à la place de la partie IV, abrogée. La partie I contient des dispositions complémentaires spéciales de la C. I. M., ainsi que des prescriptions générales de tarif, et la partie II les nomenclatures de gares, des indicateurs de distances et des prescriptions d'acheminement. Ces dernières ont été modifiées dans ce sens que le trafic avec les gares sur et au sud de la ligne Pully–Vevey–Martigny–Brigue, ainsi qu'Airolo et au delà, est acheminé dorénavant par la Yougoslavie et l'Italie. En raison des nouvelles conditions de la concurrence, il a fallu rééditer le tarif exceptionnel pour sucre. Un tarif direct a en outre été mis en vigueur pour le transport de malt.

**18.** En trafic *Tchécoslovaquie–Suisse* on a réédité, par suite de modifications de taxes étrangères, le tarif exceptionnel pour fers et le tarif pour différentes marchandises, ainsi que, les prix de transport par eau Elbe–Hambourg–Bâle ayant baissé, le tarif exceptionnel pour sucre.

**19.** Un tarif direct est entré en vigueur pour le transport de brai de pétrole, de benzine et d'huiles minérales, en wagons complets d'au moins 10 000 kg, des *ports français de la mer du Nord* vers la *Suisse.*

**20.** En trafic *Autriche–points frontières franco-suisses et franco-allemands*, il a paru un tarif direct pour les marchandises en wagons complets. De plus, le tarif exceptionnel pour bois en grume a été réédité, en raison des nombreuses adjonctions qui y avaient été apportées.

**21.** Il a été introduit un tarif direct pour la pâte de bois cellulaire et lissée et la pâte de paille de *gares allemandes* à destination de *gares françaises.*

**22.** Les tarifs-marchandises *germano-italiens* ont été complétés par l'introduction des gares de la Sarre.

**23.** En trafic-marchandises *Tchécoslovaquie–Italie*, il a paru une nouvelle édition du tarif pour fers rendue nécessaire par la dévaluation de la couronne tchécoslovaque. Il a été créé un tarif direct pour le malt et les racines de chicorée.

**24.** Comme les tarifs-marchandises *Belgique–Italie* contiennent des prix en monnaie belge, il a fallu publier des dispositions permettant de compenser en tout temps la dévaluation monétaire. C'est pourquoi l'on a ajouté le 15 avril à ces tarifs des coefficients grâce auxquels il est possible de déterminer les nouveaux prix. De la sorte, les chemins de fer de transit touchent de nouveau à peu près les mêmes quotes-parts qu'avant la dévaluation du franc belge.

**25.** Le tarif des fruits du Midi *Espagne–Allemagne* a été réédité en raison des nombreuses modifications et adjonctions qui y avaient été apportées.

## D. Publicité.

**1.** Notre *publicité à l'étranger* s'est exercée dans des conditions de plus en plus difficiles. D'une part, en effet, les pays concurrents ont déployé une activité intense dans presque tous les centres de tourisme international, en augmentant encore les sommes qu'ils y consacraient précédemment; d'autre part, certains Etats mettent toujours plus d'entraves à la sortie de leurs ressortissants. Le souci de maintenir la devise et d'équilibrer les échanges a eu pour effet de paralyser notamment le tourisme germano-suisse. Outre cela, le danger de guerre en Afrique orientale exerça une fâcheuse influence longtemps avant que les hostilités éclatent et que les sanctions économiques entrent en jeu. Dans ces circonstances, les résultats de la saison d'été et surtout des mois d'automne n'ont été satisfaisants ni pour les entreprises de transport, ni pour l'hôtellerie, bien qu'on ait réussi à récupérer en décembre une partie des moins-values des mois précédents. Grâce aux fortes chutes de neige et aux conditions météorologiques favorables qui durèrent jusqu'au 22 décembre, nos stations de sports d'hiver ont eu une première saison convenable. Malheureusement, un fort dégel survint pendant les jours de fête et des difficultés soudaines surgirent avec l'Allemagne; il n'y eut dès lors plus guère lieu de compter sur une bonne saison d'hiver.

**2.** Pendant l'exercice, une nouvelle extension a été donnée au *service d'agences* des chemins de fer fédéraux. Le 1er avril, le bureau de publicité et de renseignements du Caire a été développé et transféré dans un nouveau local à la Kasr el Nil Street. A Paris, notre agence s'est en partie installée dans de nouveaux locaux, d'un aménagement moderne, au premier étage du bâtiment dont elle n'occupait jusqu'ici que le rez-de-chaussée. Le 7 décembre a eu lieu à Amsterdam, Place Royale, l'inauguration d'une nouvelle agence, conséquence de l'adoption du projet Keller. La situation de ce bureau est de tout premier ordre, comme du reste celle de toutes les agences C. F. F. à l'étranger. Une partie du personnel occupé auparavant par l'Office national suisse du tourisme à Amsterdam a été reprise par notre administration. Au début de la saison d'été, comme le prévoyait le projet Keller, on a ouvert dans les agences de Paris et de Berlin des bureaux de renseignements pour le tourisme routier et le trafic aérien. Il convient encore de mentionner ici l'installation d'un nouveau

bureau de voyages et de renseignements, avec office de change, à la gare principale de Berne.

Une entente avec un consortium de banques suisses nous a permis de louer à Berlin, pour notre agence, de nouveaux locaux dans la «Maison suisse» construite, à l'aide de capitaux bloqués, à l'angle de l'avenue «Unter den Linden» et de la Friedrichstrasse. Ces locaux seront disponibles dès le 1er avril 1936. Nous nous sommes ainsi assuré pour longtemps, à l'usage de notre agence, des bureaux appropriés dans une excellente situation.

**3.** Nous avons participé à un nombre relativement élevé de *foires et d'expositions étrangères et nationales.*

Nous avons fourni du matériel à la section de navigation intérieure, fluviale et lacustre de la foire de Lyon; ce matériel a ensuite pu être utilisé pour la foire d'échantillons de Nantes. De concert avec l'association des éleveurs de chevaux du canton de Berne, nous avons envoyé à la foire d'agriculture de Vérone des images touristiques qui conférèrent une note caractéristique à la participation suisse. En commun avec l'office national suisse du tourisme et l'office suisse d'expansion commerciale, nous avons en outre pris part à la foire milanaise d'échantillons et fait assurer le service de renseignements dans le secteur suisse par notre représentant à Milan. Notre participation à la foire de Paris a pris une assez grande ampleur; une maquette de ligne ferroviaire y a été particulièrement remarquée. Nous avons également fourni un des deux agents de renseignements. De concert avec l'office suisse d'expansion commerciale à Zurich nous avons, pour la première fois, participé à la foire du Levant, à Bari.

Les chemins de fer fédéraux ont participé aux plus importantes foires et expositions suisses, soit en exposant des images et d'autre matériel de propagande, soit en déléguant du personnel pour le service de renseignements. Un moyen de publicité qui s'est révélé très efficace, c'est la grande carte touristique lumineuse que nous avons exposée au comptoir suisse de Lausanne, où nous avons en même temps montré un modèle en activité de chemin de fer avec commande automatique des trains. Nous avons envoyé à la première exposition suisse du tourisme, à Lucerne, le tronçon de ligne exposé à Paris au printemps, deux maquettes, dont une de l'automotrice légère et, l'autre, de la première locomotive de la ligne Baden–Zurich, ainsi que des images historiques et modernes. Nous avons également participé, avec du matériel ad hoc, à la foire suisse d'échantillons et à l'exposition de la maison de campagne et de vacances, à Bâle.

**4.** Nous avons eu à deux reprises l'occasion d'accueillir des *représentants de la presse étrangère.* Nous avons facilité un voyage de journalistes français et belges, organisé par l'office national suisse du tourisme vers les principaux centres de sports d'hiver des Grisons et de l'Oberland bernois, en octroyant le libre parcours aux participants. Ce voyage était dirigé par le chef de notre agence de Paris.

Les intéressés au trafic ont accueilli avec une attention marquée un certain nombre de journalistes italiens que nous avions conviés, par l'entremise de la légation de Rome, à un grand voyage d'études en Suisse. Les participants furent accompagnés par le chef de notre agence de Rome et reçus par la Direction générale à Berne, en présence de deux membres du Conseil fédéral. Signalons encore ici la propagande d'un genre nouveau faite par un chœur de fonctionnaires des chemins de fer fédéraux constitué spécialement pour cela; ce chœur s'est produit à Londres, à l'Albert Hall, et à Paris, où il a présenté des chansons populaires et des «jodels» devant des salles combles et enthousiastes.

**5.** Parmi les *mesures ordinaires de propagande,* nous mentionnons la publication de 14 660 affiches en cinq langues et de 462 000 dépliants d'été et d'hiver en six langues, destinés à faire connaître la remise en vigueur de la réduction de 30 % sur les titres de transport achetés à l'étranger. En outre, nous avons assuré de la manière ordinaire la publicité en faveur des trains spéciaux et fait connaître les billets du dimanche au moyen d'affiches et de feuilles volantes. Nous signalons aussi la propagande collective d'été exécutée, de concert avec l'office national suisse du tourisme, en Allemagne, en Angleterre et en France, ainsi que la réclame collective organisée par l'agence des chemins de fer fédéraux à New-York dans la presse américaine. Le service du bulletin météorologique d'hiver a été repris de la manière habituelle; le bulletin quotidien comprend 30 stations et celui du vendredi 63 stations.

**6.** Nous avons publié, pour être utilisé à l'étranger, le matériel de propagande suivant: 5400 affiches en héliogravure «chemins de fer suisses de montagne en hiver» et «stations thermales suisses», en quatre langues; 13 000 affiches du St-Gothard en cinq langues; une carte touristique de la Suisse à l'échelle 1 : 750 000, à 60 000 exemplaires en anglais, 40 000 en français et 20 000 en allemand; le «Kleine Reisebegleiter für die Schweiz» à 17 000 exemplaires en allemand; une édition de printemps et une édition d'automne de la brochure intitulée «correspondances internationales» à 54 700 exemplaires au total; 51 750 exemplaires en français et en allemand du dépliant «Les grandes lignes de la Suisse» et 20 000 feuilles à intercaler dans les couvertures de billets de l'agence de Rome.

Nous avons publié, pour être utilisé en Suisse et, en partie aussi à l'étranger, le matériel suivant: diverses éditions des prospectus d'abonnements généraux, à 25 000 exemplaires; des fascicules illustrés pour voyages isolés ou de sociétés dans le rayon de treize centres suisses (prospectus de villes) à 206 000 exemplaires; 160 000 petites cartes touristiques de la Suisse, avec itinéraires, pour la région du lac de Constance. Nous avons aussi fait de la publicité en faveur de notre indicateur officiel et des bons-cadeaux pour billet, au moyen de 5000 pancartes placées dans les voitures. Nous avons distribué près de 20 000 calendriers C.F.F. dans les trois langues nationales et fait ainsi d'utile besogne en faveur de notre entreprise, ce que démontrent l'accueil favorable fait par la presse à cette publication et les demandes constantes qui nous parviennent. Une autre publication, établie avec soin, a rencontré un succès analogue; c'est le «Schweizer Reise-Almanach», dont notre administration a distribué gratuitement 1700 exemplaires.

Signalons en fin de compte l'enrichissement de notre collection de films. Nous avons acheté 10 copies étroites en allemand et 6 en français de «La montagne et ses merveilles», une copie étroite de

«La ligne du St-Gothard», deux copies de 35 mm, avec textes allemand et français, et deux avec textes allemand et français ou anglais de «Vers les sommets», une copie de 35 mm, deux copies de 16 mm en allemand et français et une copie de 16 mm en anglais de «Zermatt, paradis hivernal», trois copies en allemand, une en français et trois en anglais de 16 mm du film «La ligne du St-Gothard», une copie en allemand du film «Unsichtbare Kraft» (film sonore) et «La montagne et ses merveilles», de 35 mm.

# VIII. Service des gares et des trains.

## A. Recrutement et instruction du personnel.

**1.** Pour le recrutement des effectifs nécessaires, nous avons engagé 41 *apprentis de gare.*

**2.** Des *examens de capacité* ont eu lieu pour les apprentis du service des gares, entrés en 1933, qui ont terminé leur apprentissage cette année-ci et ont pris part au cours final de quatre semaines.

**3.** Il a été établi des prescriptions pour *l'admission, la formation et le perfectionnement professionnels des ouvriers* du service extérieur des gares, des marchandises et des entrepôts et de leurs supérieurs immédiats.

**4.** Un nouveau *règlement de service pour les agents de train* est entré en vigueur le 1er novembre. Il remplace celui du 1er mai 1899.

## B. Service des voyageurs.

**1.** Un nouveau *contrat pour l'exploitation de wagons-restaurants sur les chemins de fer fédéraux* a été conclu avec la compagnie suisse des wagons-restaurants à Berne. Ce contrat est valable jusqu'au 31 décembre 1948; il remplace celui du 14/25 février 1919.

**2.** L'*automobile* présente surtout des avantages pour les commerçants que leurs affaires appellent dans des localités éloignées de toute voie ferrée ou se trouvant sur des lignes secondaires à faible trafic. Afin de permettre aux titulaires d'abonnements généraux et d'abonnements donnant droit à des billets à demi-tarif de bénéficier de ces avantages, nous avons conclu des conventions avec un certain nombre d'entreprises d'automobiles dans des villes de quelque importance; aux termes de ces conventions, des voitures sont mises à prix réduits à la disposition de ces voyageurs, avec chauffeur ou non.

## C. Trafic des marchandises.

**1.** Lors de la mise en vigueur du nouvel horaire, le 15 mai 1935, les essais du *service Asto* ont été étendus aux parcours suivants:

*a.* dans le premier arrondissement:
Bienne–Sonceboz–Delémont,
Delémont–Bâle,
Delémont–Boncourt;

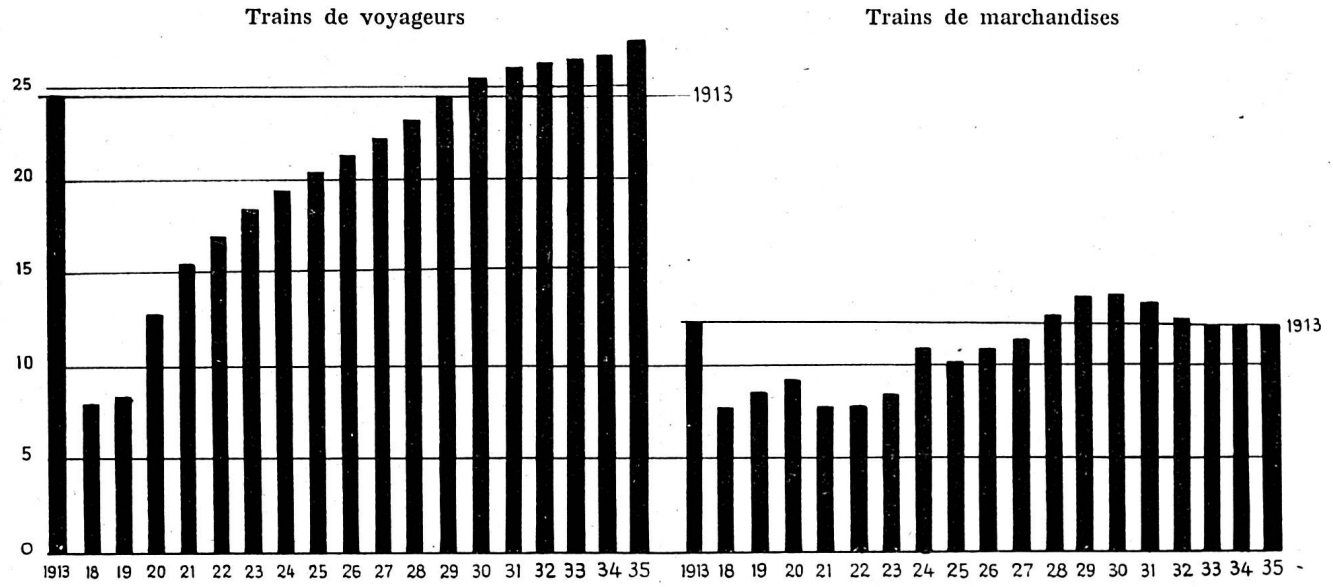
*b.* dans le deuxième arrondissement:
Olten–Berne,
Bellinzone–Chiasso,
Beromünster–Beinwil;

*c.* dans le troisième arrondissement:
Zurich–Meilen–Rapperswil,
Zurich–Uster–Rapperswil,
Rapperswil–Schänis,
Uznach–Kaltbrunn,
Effretikon–Hinwil,
Winterthour–Bauma–Rüti (Zch.),
Brougg–Stein S.–Bâle.

Figure 16.

**Nombre de trains par jour et par km de ligne.**

1913 à 1935.



**2.** Un *service officiel de camionnage* à été institué à toutes les stations des lignes Lucerne–Langnau–Berne et Zoug–Affoltern a. A.–Zurich où n'existaient pas déjà des agences de la Sesa. Cette mesure permet de livrer au domicile du destinataire et de prendre à celui de l'expéditeur les colis express et les marchandises GV et PV, non seulement dans les localités où se trouvent les stations, mais encore dans les villages et hameaux compris dans leur zone de pénétration. Les taxes de camionnage sont aussi minimes que possible.

Le service des régions éloignées du chemin de fer est assuré par des camionneurs, des messagers ou des automobiles postales.

Grâce à des mesures d'exploitation, telles que la mise en marche de trains d'expéditions partielles plus légers, on a en même temps réussi à accélérer le transport de ces marchandises.

**3.** Nous avons édité un ordre général de service pour assurer une collaboration plus étroite entre le *chemin de fer et les agences Sesa.*

### D. Horaire.

**1.** La *Conférence intercantonale des horaires* s'est réunie le 18 février à Berne pour discuter le projet d'horaire applicable du 15 mai 1935 au 14 mai 1936. Elle s'est occupée de 404 requêtes au total, dont 299 concernaient notre administration. Le nouvel horaire a prévu 695 500 km-trains de plus que l'horaire précédent, dont 317 200 km en raison de la mise en marche des nouvelles automotrices légères.

**2.** Par suite du recul du trafic, il a fallu supprimer quelques *trains de marchandises* à partir du 15 mai.

### E. Contrats d'exploitation, de jonction et de cojouissance.

Nous avons renouvelé avec un certain nombre de chemins de fer raccordés les *contrats de jonction* et de *cojouissance de gares et de stations.*

### F. Ouverture de nouvelles haltes.

Les haltes ci-après ont été ouvertes au cours de l'année:

le 1er mars: à Merlischachen, entre les stations de Meggen et de Küssnacht,

le 6 octobre: à Schachen, entre les stations de Wolhusen et de Malters.

Ces haltes n'ont pas de personnel.

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

### A. Acquisition et équipement de matériel roulant.

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

*Voie normale.*

2 automotrices électriques légères de la série CLe $^2/_4$,
2 automotrices légères à moteurs Diesel, de la série CLm $^2/_4$,
12 tracteurs à moteurs à combustion, de la série $T^m$,
31 voitures à quatre essieux de la série $C^{4ü}$,
1 voiture à quatre essieux de la série $AB^{4ü}$,
2 wagons couverts à quatre essieux de la série $J^{4l}$,
88 wagons couverts de la série $K^3$,
3 wagons à plancher surbaissé de la série $O^l$,
28 wagons de service de la série X,
17 ballastières de la série $S^{3t}$.

*Voie étroite (ligne du Brunig).*

4 voitures à quatre essieux de la série $C^4$.

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

4 automotrices életriques légères de la série $CL^e$ $^2/_4$,
12 tracteurs à moteurs à combustion, de la série $T^m$, pour les services des gares et de l'entretien de la voie,
10 voitures de la série $AB^{4ü}$ à couloir latéral,
35 voitures de la série $C^{4ü}$ à couloir latéral,
12 fourgons de la série $F^{4ü}$,
50 wagons de la série $K^3$,
4 voitures à voie étroite de la série $C^4$ (Brunig),
4 ballastières basculantes de la série $S^k$.

En vertu de l'art. 5 de l'arrêté fédéral concernant la lutte contre la crise et la création de possibilités de travail, du 21 décembre 1934, la Confédération participe, à raison de 1 352 000 francs, aux frais de construction d'une partie des voitures, fourgons et wagons.

**3.** Nous avons transformé le matériel roulant ci-après:

12 voitures à trois essieux de la série $A^{3ü}$ en $B^3$,
14 voitures à trois essieux des séries $AB^3$, $AB^{3ü}$ et $B^3$ en $C^3$.

Nous avons encore ordonné la transformation de 15 voitures de la série $AB^{4ü}$ en $C^{4ü}$.

**4.** On a commencé à équiper les véhicules moteurs électriques avec l'appareil de commande automatique des trains, grâce auquel les trains s'arrêtent d'eux-mêmes devant les signaux d'entrée fermés lorsque le mécanicien est inattentif ou hors d'état d'assurer son service. Jusqu'à fin 1935, 155 locomotives, automotrices et wagons de commande électriques ont été munis de cet appareil. Il reste encore à équiper 312 locomotives électriques, 32 automotrices et 3 wagons de commande.

**5.** Les deux automotrices électriques légères commandées en 1933 ont été mises en service le 15 mai 1935. Elles ont été utilisées pour des courses régulières à raison de 443 à 579 km par jour

(en remplacement de trains existants mais peu fréquentés et pour combler des lacunes de l'horaire), ainsi que pour des courses spéciales commandées et pour des excursions.

Au début de décembre 1935, on a exécuté les premières courses d'essai avec la première des deux automotrices légères à moteur Diesel de la série CL$^{m}$ $^{2}/_{4}$; ces courses ont donné satisfaction. Les deux automotrices en question font depuis le 1$^{er}$ janvier 1936 un service régulier sur la ligne Lausanne–Payerne–Lyss–Soleure.

**6.** A fin 1935, les tracteurs suivants assuraient le service des petites manœuvres dans les gares:

16 tracteurs à accumulateurs,
21 tracteurs avec archet de prise de courant,
89 tracteurs à moteurs à combustion.

En utilisant ces véhicules au lieu des locomotives de train, il est possible non seulement d'accélérer le transport des marchandises, mais encore de réaliser de notables économies grâce à une réduction des arrêts des trains de marchandises dans les gares.

**7.** A la fin de l'exercice, on avait pourvu six dépôts de locomotives d'installations pour la peinture au pistolet, afin de réaliser des économies et d'améliorer le nettoyage des locomotives.

### B. Frein continu pour trains de marchandises.

On a poursuivi l'installation du frein continu pour trains de marchandises, système Drolshammer. A la fin de l'exercice, 10 619 véhicules étaient munis de ce frein.

Le 67 % de nos wagons pour voie normale était muni du frein continu à la fin de l'année; la conduite du frein était montée sur le 17,$_{2}$ % de notre parc. Le 15,$_{8}$ % possède encore à l'heure actuelle le frein-voyageurs Westinghouse.

### C. Service à un seul agent.

Le service à un seul agent des véhicules moteurs électriques a encore été étendu au cours de l'exercice. A la fin de l'année, il a assuré 65 % des kilomètres-locomotives du service de ligne. Les économies réalisées de la sorte se montent annuellement à 4 300 000 francs en chiffres ronds.

## X. Service de la voie.

### A. Travaux.

**1.** Pour des raisons de sécurité de l'exploitation, le Conseil d'administration a accordé un crédit de 9 870 000 francs pour le projet, déjà approuvé en 1933, de déplacement de la ligne entre Berne et le Wilerfeld et de l'aménagement à quatre voies de ce tronçon. La Confédération, le canton et la municipalité de Berne participent à la dépense pour une somme totale de 4 330 000 francs.

**2.** La seconde voie Sargans–Mels (2345 m) a été ouverte à l'exploitation au cours de l'exercice; de ce fait, la pose de doubles voies est provisoirement suspendue. A la fin de 1935, notre réseau de 2919 km au total comptait 1106 km de lignes à double voie.

**3.** Les *travaux importants* suivants *ont été achevés* au cours de l'année.

Transformation et agrandissement de la gare de Brougg et des stations de Dulliken, Rothrist et Olten-Hammer; installation du chauffage central et de la ventilation dans le bâtiment aux voyageurs de la gare d'Olten; amélioration des voies aux stations de Clarens, Riddes, Courtemaîche et Zofingue; remise en état des tunnels de la ligne Sonceboz–Moutier, en vue de l'électrification; transformation des installations de dépôt à Bellinzone; établissement d'une canalisation à Bülach; construction d'un nouveau quai de douane, agrandissement de l'installation d'alimentation de courant et de l'amplificateur, et aménagement de locaux pour le bureau officiel de renseignements à la gare de Zurich; agrandissement de la centrale téléphonique dans le bâtiment d'administration de la Sihl à Zurich.

**4.** Les *travaux importants* ci-après étaient *en cours d'exécution:*

Transformation et agrandissement des gares de Genève et de Neuchâtel; agrandissement de la station de Chambrelien; modification des voies de la gare aux voyageurs de Berne en raison du transfert de la gare des expéditions partielles à Weiermannshaus; agrandissement du buffet de gare de Lucerne; construction d'une station d'évitement à Würzenbach; installation à la gare de Zurich d'un nouveau branchement pour les trains de marchandises de Zurich-Oerlikon et de Zurich-Letten; pose de nouveaux câbles téléphoniques à la gare de formation et sur les quais, et transformation de l'éclairage et des lignes de contact à la gare de Zurich; construction d'un enclenchement électrique à la gare aux voyageurs de Zurich; installation du téléphone automatique à la gare de Schaffhouse; correction de la ligne principale et remplacement des ponts métalliques sur la Birse à Bâle.

**5.** *En ce qui concerne les ponts, les constructions et renforcements suivants ont été achevés:*

Remplacement par une voûte du tablier métallique du passage inférieur à Moutier; transformation de divers ponceaux à poutres enrobées de béton; construction de deux ponts pour passages inférieurs à Reinach, ligne Beinwil–Münster, à Kröschenbrunnen, ligne Berne–Lucerne; renforcement des ponts métalliques importants de la ligne Winterthour–Bauma–Wald.

### B. Passages à niveau.

**1.** Au cours de l'exercice, 18 *passages à niveau* ont été supprimés. Huit d'entre eux ont été remplacés par quatre passages sous voies et un passage

supérieur; les dix autres n'ont pas eu besoin d'être remplacés.

Parmi les importants travaux de remplacement qui ont été achevés au cours de l'année, il y a lieu de mentionner: le remplacement de deux passages à niveau par un passage supérieur entre Tavannes et Reconvilier; remplacement de trois passages à niveau par déviation de la route cantonale et construction de deux passages inférieurs sur la ligne Claro–Castione.

**2.** Les travaux en cours d'exécution à la fin de l'exercice étaient les suivants:

Construction d'un passage inférieur central à Liestal; suppression de quatre passages à niveau de la route cantonale entre Trubschachen et Wiggen.

**3.** Certains travaux de remplacement constituaient des travaux de chômage, exécutés sur l'initiative et par les soins des cantons ou des communes et subventionnés par l'administration du chemin de fer.

**4.** A cinq passages à niveau, les barrières ont été remplacées par des signaux optiques et acoustiques actionnés par les trains eux-mêmes.

## C. Installations de sécurité.

**1.** Pour augmenter la sécurité de l'exploitation, on a remplacé à 17 gares les signaux avancés mécaniques des signaux d'entrée par des signaux électriques lumineux de jour.

Lors de la mise en service de la nouvelle installation électrique d'enclenchement de la gare de Brougg, les signaux avancés et les signaux de passage ont été transformés en signaux à trois significations, indiquant si l'entrée ou la sortie est interdite ou si elle doit avoir lieu sur des aiguilles en position droite ou en position déviée.

**2.** A tous les signaux avancés et de passage, les feux verts des signaux en position d'avertissement ont été remplacés par des feux orangés. Les signaux mécaniques à bascule de couleur verte seront successivement repeints en orangé.

**3.** Afin d'accroître la sécurité de l'exploitation et de pouvoir augmenter la vitesse de traversée, nous avons pourvu 7 stations *de nouveaux signaux et installations de sécurité.*

La halte de Merlischachen, qui n'est desservie par certains trains qu'en cas de besoin, est munie de signaux électriques à l'usage des voyageurs désirant prendre le train.

**4.** Le bloc-système électrique a été aménagé sur 7 nouveaux tronçons à voie unique (28 km) et sur 4 tronçons à double voie (18 km).

**5.** L'éclairage électrique des aiguilles et des signaux a été introduit ou considérablement développé dans 15 stations.

**6.** Des appareils de voie (type signum) pour la commande automatique des trains ont été installés sur les lignes Brigue–Lausanne–Vallorbe, Genève–Lausanne–Berne–Bienne, Lausanne–Neuchâtel–Bienne–Olten, Schinznach-Bad–Olten–Murgenthal, Fluhmühle–Langnau–Gümligen, Augst–Brougg–Zurich-Altstetten, Zurich-Wiedikon–Ziegelbrücke–Mels, Wallisellen–Uster–Rapperswil, Zurich-Letten–Meilen–Rapperswil.

## D. Travaux spéciaux.

Outre les travaux périodiques d'entretien, il a encore été exécuté: la remise en état du tablier du viaduc de la ligne Zurich–Oerlikon; la transformation de deux halles de quai à la gare aux voyageurs de Bâle; divers travaux de remise en état après les inondations de 1934 et 1935 et l'éboulement de rochers du 2 décembre 1935 entre Biasca et Osogna.

## E. Perturbations dues à des phénomènes naturels.

**1.** Par suite des grandes fontes de neige, le Rhône a atteint à fin juin un niveau extraordinairement élevé; dans la nuit du 29 au 30 juin 1935, la digue de la rive droite s'est rompue sur une longueur de 120 m en aval de Sion, près de l'embouchure de la Morge. La plaine entre Châteauneuf/Conthey et Ardon a été inondée et le service interrompu, le 30 juin au matin, par l'inondation de la voie entre les km $86,_4$ et $87,_0$.

Les trains directs internationaux et, partiellement, le trafic des marchandises ont été détournés par Berne et le Lœtschberg jusqu'au 2 juillet au soir. Le trafic local a été assuré par automobile entre Sion et Ardon. Afin d'éviter à l'avenir de semblables interruptions, on a surélevé les deux voies de 80 cm sur le parcours menacé.

**2.** Le 7 juillet, à 4 h. 30 du matin, la halle G. V. de la gare de St-Gall, de 70 m de long et 15 m de large, en colombage et en bois, qui servait au dédouanement des colis postaux, des bagages et des marchandises G. V. et renfermait aussi des locaux pour le personnel du service de la voie et de la gare, a été complètement détruite par un incendie, dont les causes sont restées inconnues. Pour le bâtiment, le dommage couvert par l'assurance cantonale s'est élevé à 104 200 francs; il y a eu en outre pour 50 000 francs de dégâts de marchandises. Le bâtiment ne sera pas reconstruit, car tous les services peuvent être logés ailleurs.

**3.** Dans la nuit du 16 au 17 juillet, le magasin à pétrole de la gare aux marchandises du Wolf à Bâle a complètement brûlé, ainsi que six entrepôts adjacents construits en grande partie en bois. Il a été impossible de déterminer avec certitude les causes de cet incendie; on suppose qu'il est dû à une inflammation spontanée. Les bâtiments servaient principalement à l'entreposage par des tiers de matières inflammables, telles que des huiles, des préparations chimiques, des déchets de celluloïde, des gaz, etc. Les dégâts aux bâtiments ont été couverts par l'assurance cantonale, à raison de 212 500 francs, et les avaries causées aux marchandises assurées par les entreposants se sont élevées à 303 000 francs. Il est ainsi resté à la charge de notre administration un dommage d'environ 155 000 francs. Des récipients à gaz ayant fait explosion, deux passants ont été blessés par des éclats, l'un grièvement, l'autre légèrement.

4. Le 2 décembre 1935, à 23 h. 23, une masse de rochers de quelque 6000 m³ s'est abattue d'une hauteur d'environ 230 m sur le parcours Biasca–Osogna, entre les galeries de Crocetto et de Giustizia. La ligne de chemin de fer et la route cantonale qui la longe ont été recouvertes d'environ 1500 m³ de blocs de granit, dont quelques-uns étaient de très grandes dimensions. Le trafic a été complètement interrompu. Les travaux de déblaiement et la remise en état des deux voies, détruites sur une longueur d'environ 200 m, ainsi que des lignes de contact et de transport d'énergie, ont été très vigoureusement poussés, en sorte que l'exploitation put être reprise dès le 4 décembre, avec le train 554, sur la voie de droite. On a encore laissé la voie d'amont pendant quinze jours hors de service, afin de permettre l'exécution rationnelle des travaux de déblaiement et de protection. Le service à double voie reprit le 18 décembre, avec le train 2552. Le 29 décembre, deux nouveaux blocs de rocher sont tombés sur la ligne, et les deux voies furent coupées pendant un court laps de temps.

Les 3 et 4 décembre, le transport des voyageurs, des bagages et de la poste fut assuré par des automobiles sur le parcours Biasca–Osogna. Jusqu'à la remise en état des installations de protection, des mesures spéciales ont été prises pour garantir la circulation des trains contre de nouveaux éboulements: on a installé deux postes de garde pourvus des appareils de liaison et d'éclairage nécessaires, ainsi que deux signaux de couverture.

Le dommage causé par ces éboulements se monte à 150 000 francs.

# XI. Division de l'électrification.

## A. Généralités.

Avec l'assentiment du Département fédéral des postes et des chemins de fer, le funiculaire de l'usine de Barberine a été ouvert au service public le 15 mai.

## B. Usines.

1. *Energie.*

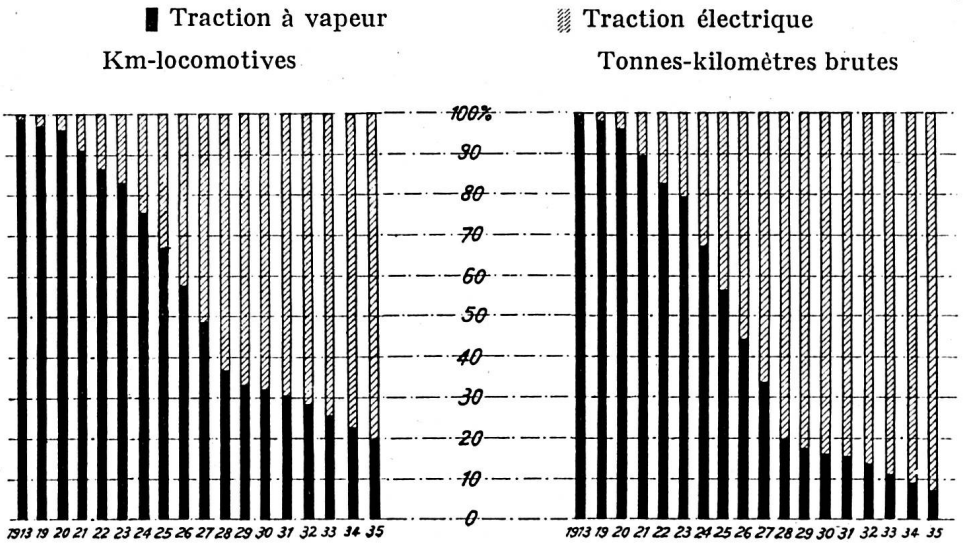
Energie monophasée produite dans les usines appartenant au chemin de fer:

| | 1935 kWh | 1934 kWh |
|---|---|---|
| Groupe d'usines d'Amsteg-Ritom | 274 328 000 | 241 414 000 |
| Groupe de Vernayaz-Barberine | 198 162 000 | 209 147 000 |
| Usine de Massaboden | 7 871 000 | 9 983 000 |
| Total | 480 361 000 | 460 544 000 |

| | 1935 kWh | 1934 kWh |
|---|---|---|
| Report | 480 361 000 | 460 544 000 |
| Energie provenant d'usines étrangères à notre réseau | 84 231 000 | 77 700 000 |
| Total de l'énergie produite par nos usines ou provenant d'usines étrangères à notre réseau | 564 592 000 | 538 244 000 |
| Excédents d'énergie fournis à des tiers pour des usages industriels: | | |
| Usine d'Amsteg | 38 872 000 | 41 180 000 |
| » de Vernayaz | — | 4 228 000 |
| » de Massaboden | 3 536 000 | 4 115 000 |
| Total | 42 408 000 | 49 523 000 |
| Energie monophasée et triphasée produite dans nos usines | 522 769 000 | 510 067 000 |
| | (100%) | (100%) |

Figure 17.

**Progrès de l'électrification.**



| dont: | 1935 kWh | 1934 kWh |
|---|---|---|
| *a.* à l'aide des lacs d'accumulation, dans les usines de Ritom, de Barberine et de Vernayaz. . . . . | 169 733 000 (32,5 %) | 185 551 000 (36,4 %) |
| *b.* par les usines fluviales d'Amsteg (y compris Gœschenen), de Vernayaz (y compris l'usine auxiliaire du Trient) et de Massaboden. . . . . | 353 036 000 (67,5 %) | 324 516 000 (63,6 %) |
| Consommation d'énergie par la traction C. F. F. . . . | 539 452 000[1]) | 515 742 000 |

**2.** *Usine de Ritom.*

Le lac de Ritom est descendu à son niveau le plus bas, 3,6 millions de m³ d'eau, au début de mai; il a atteint son plein, 27 millions de m³, au milieu de juillet. On n'a commencé à l'abaisser qu'au début de décembre et, à la fin de l'exercice, la quantité d'eau utilisable s'élevait encore à 24,1 millions de m³.

**3.** *Usine d'Amsteg.*

Par suite des fortes crues du 13 août, le radier de la galerie de détournement a été emporté à plusieurs endroits, près de Pfaffensprung, et le mur de soutènement de la rive gauche a été endommagé sur une assez grande longueur en amont de la prise d'eau de l'Etzlibach. Les travaux de réfection ont été commencés en décembre.

**4.** *Usine de Barberine.*

Le lac de Barberine est descendu à son niveau le plus bas, 8,3 millions de m³, au début de mai; il a atteint son plein, 39 millions de m³, au milieu de juillet déjà. On a commencé à l'abaisser les derniers jours de novembre et, à la fin de l'exercice, la quantité d'eau utilisable s'élevait encore à 33,7 millions de m³.

Les travaux de revêtement du côté amont du mur de barrage en béton coulé, presque terminés en automne 1934, ont été repris en avril et achevés. Pour éviter des érosions de rives, il a fallu exécuter des travaux de protection du lit de la Barberine.

**5.** *Usine de Vernayaz.*

Pour diminuer les fortes vibrations, on a remplacé les courts boulons de fondation actuels d'un générateur monophasé par des boulons plus longs, pénétrant jusque dans le rocher, et renforcé les fondements par des injections de ciment. Ces mesures se sont révélées efficaces.

**6.** *Usine de Massaboden.*

Pour effectuer les travaux, commencés le 23 septembre, de réfection de la prise d'eau et du canal d'amenée, ainsi que le nettoyage et le badigeonnage de la conduite forcée, il a fallu arrêter l'usine pendant six semaines.

[1]) Le surcroît de consommation de 23 710 000 kWh par rapport à l'année précédente provient principalement de la mise en service de la traction électrique, en 1934, sur les tronçons Bienne-Sonceboz-La Chaux-de-Fonds, Berne-Lucerne et Rorschach-Buchs, ainsi que de l'augmentation du trafic des marchandises de transit pendant le IVe trimestre.

**7.** *Usine de l'Etzel.*

Les dépenses de construction, évaluées à 65 millions de francs, se montent à la fin de l'exercice à 29,300,000 francs, dont 11,700,000 francs pour l'achat du terrain. Pour les colonies qui sont créées par le district d'Einsiedeln, il a été versé des participations s'élevant à 500,000 francs en chiffre rond.

On travaille à la construction des routes Rüti–Euthal, Euthal–Gross–Birchli et Birchli–Hühnermatt, ainsi qu'aux remblayages près de Gross et de Willerzell combinés avec la correction du Rickenbach et du Dimmerbach. On a adjugé la construction de la route Rüti–Ahornweid–Steinbach, le remblayage à Euthal, l'endiguement de l'Eubach et la correction de la Sihl à l'extrémité postérieure du lac. La route de la rive droite, d'Euthal au barrage, est presque terminée. La route de la rive gauche accédant au barrage a déjà été achevée en 1933. On a commencé les travaux aux viaducs de Steinbach et de Willerzell, ainsi qu'à la digue de Hühnermatt. Les sondages qu'on a entrepris en automne pour mieux se rendre compte des conditions du sous-sol de la digue ont donné un résultat satisfaisant. La moitié de gauche du barrage, au lieu dit «In den Schlagen», est presque achevée. Le 12 décembre, la Sihl a été détournée par une ouverture de vidange ménagée dans cette partie du mur. On a construit les digues nécessaires pour établir la moitié de droite du barrage. Le percement de la galerie sous pression, d'environ 2900 m de longueur, est arrivé à 2560 m, et la maçonnerie a été exécutée sur 2380 m. La fabrication des tuyaux pour la conduite forcée se poursuit. On a commencé l'aménagement intérieur de la halle des machines et des logements de service, dont le gros œuvre est achevé.

Quatre turbines, deux générateurs monophasés et deux grues de 60 tonnes pour la salle des machines sont achevés et ont été réceptionnés dans les fabriques des machines. Quelques pièces des turbines ont déjà été déposées dans la halle des machines. Les deux autres turbines et le troisième générateur monophasé sont en cours d'exécution. Les générateurs triphasés sont aussi à peu près terminés, de même que les transformateurs monophasés et triphasés.

## C. Lignes de transport.

Les avaries causées aux lignes de transport, en février, par un ouragan nous ont engagés à prendre des mesures de précaution supplémentaires dans les tranchées en forêt, afin de protéger ces lignes contre les chutes d'arbres qui pourraient les endommager et provoquer des interruptions de service.

## D. Sous-stations.

Il a été exécuté les travaux suivants:

**1.** *Sous-stations de Bienne, Puidoux et Emmenbrücke.*

Aménagement de dérivations aux transformateurs et d'interrupteurs de dérivation pour améliorer la tension et le travail en parallèle avec les sous-stations voisines.

2. *Sous-stations de Bienne, Emmenbrücke, Grüze et Sargans.*

Transformation des résistances de contrôle de 2000 à 375 ohms, en vue de mieux circonscrire les perturbations en cas de courts-circuits sur les lignes de contact.

3. *Sous-stations de Sargans, Grüze et Bienne.*

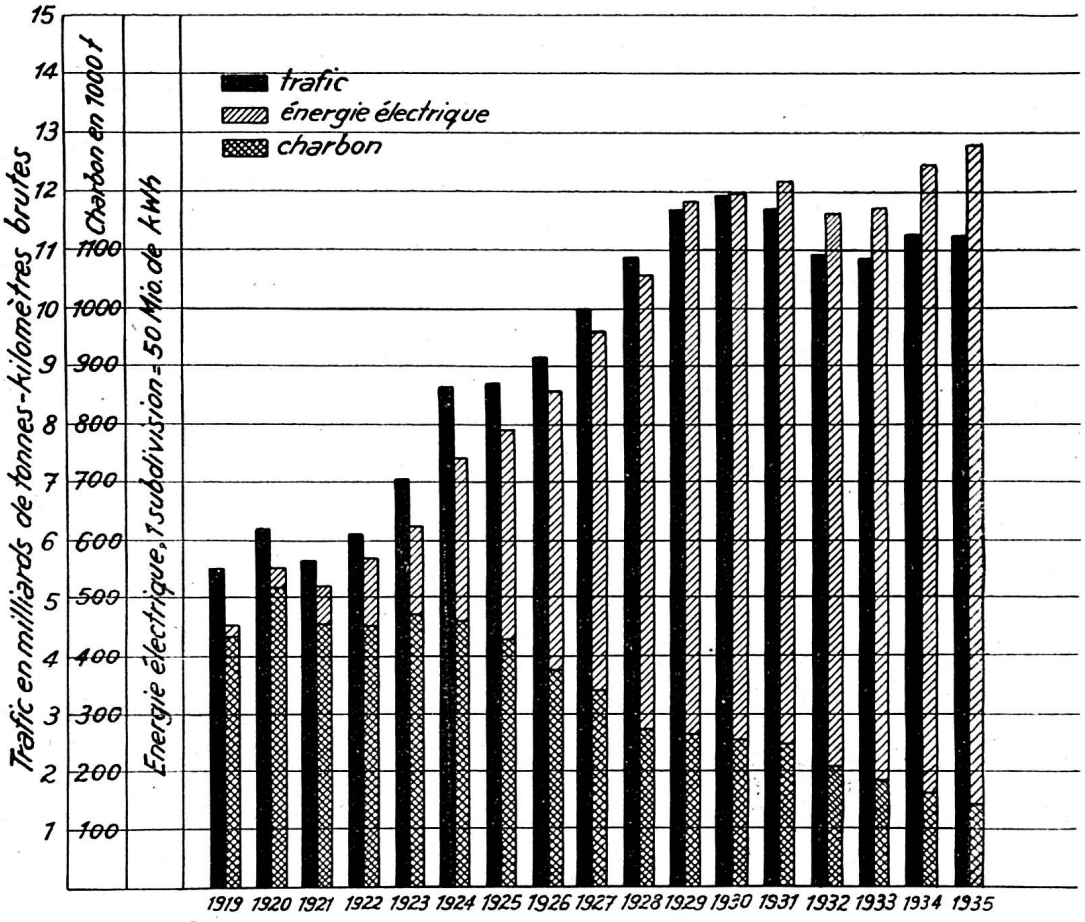
Amélioration des relais de l'installation automatique des points d'alimentation.

### E. Lignes de contact et installations à courant faible.

*Lignes Giubiasco–Locarno et Gossau–Sulgen.*

Les travaux exécutés sur ces deux lignes comprennent la construction des fondements de pylônes, le montage des portiques et des jougs dans les gares, ainsi que la pose des câbles à courant faible. La mise en service de la traction électrique est prévue pour le début de mai 1936.

Figure 18.




## XII. Observations finales et propositions.

Y compris le solde passif de 89 216 090 fr. 85 reporté de l'exercice de 1933, l'excédent des dépenses du compte de profits et pertes de 1934 s'élevait à 132 185 198 fr. 04. Conformément à l'arrêté fédéral du 11 juin 1935, cet excédent a été mis pour 7 093 354 fr. 35 à la charge du compte du «déficit de guerre», à titre d'intérêt de ce déficit, et le reste, de 125 091 843 fr. 69, reporté au compte de l'année 1935. De ce fait, le déficit de guerre au 1er janvier 1935 est monté de 157 630 096 fr. 37 à 164 723 450 fr. 72.

L'excédent des dépenses de 1935 est de 58 722 859 fr. 69, venant s'ajouter aux 125 091 843 fr. 69 reportés de l'exercice précédent. Le solde passif de 1935 atteint donc 183 814 703 fr. 38.

Calculés au taux de 4,5 %, les intérêts du déficit de guerre grèvent le compte de profits et pertes de 7 412 555 fr. 30. Nous recommandons de mettre de nouveau cette fraction du découvert, valeur au 1er janvier 1936, à la charge du compte du «déficit de guerre», comme cela s'est déjà fait en 1932, 1933, 1934 et 1935, et de ne reporter à compte nouveau que le solde de 176 402 148 fr. 08, comme déficit des exercices de 1931, 1932, 1933, 1934 et 1935. Par suite de cette opération, le déficit de guerre s'élèvera au 1er janvier 1936 à la somme de 172 136 006 fr. 02.

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

*résolutions*

suivantes:

1. Les comptes de 1935 et le bilan au 31 décembre 1935 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1935 est approuvée.

3. Sur l'excédent des dépenses du compte de profits et pertes de 1935, se montant à 58 722 859 fr. 69, il est mis au 1er janvier 1936, comme les années précédentes, un intérêt de $4^1/_2$ % du déficit de guerre, soit 7 412 555 fr. 30, à la charge du compte du «déficit de guerre». Le reste, 51 310 304 fr. 39 et les soldes passifs de 1931, 1932, 1933 et 1934, qui ont atteint le 1er janvier 1935 la somme de 125 091 843 fr. 69, sont reportés à compte nouveau pour 176 402 148 fr. 08.

Nous saisissons cette occasion pour vous présenter, Monsieur le président de la Confédération et Messieurs les conseillers fédéraux, l'assurance de notre haute considération.

*Berne*, le 4 avril 1936.

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

Le président,

**Schrafl.**