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

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1940)

Artikel: Rapport sur la gestion pendant l'année 1940 présenté par la Direction générale des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral pour être transmis à l'Assemblée fédérale

Autor: Meile

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676270

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: 01.12.2025

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

Rapport

sur la

gestion pendant l'année 1940

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 de gestion et les comptes de notre entreprise pour 1940, en vous priant de vouloir bien les soumettre à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

I. Etendue du réseau.

La *longueur des lignes appartenant à la Confédération* était à fin 1940 de 2915,445 km

dont hors service la ligne Otelfingen—Niederglatt	12,609 »	
Propres lignes en service		2902,836 km
dont sont *remises à bail* par les Chemins de fer fédéraux les lignes de		
Bâle CFF — St-Jean (frontière)	5,281 km *)	
Wohlen—Bremgarten . . .	7,041 »	
Wattwil—Ebnat-Kappel .	5,062 »	17,384 »

La longueur de notre propre réseau exploité à nos propres frais est de 2885,452 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 sans les lignes remises à bail ou hors service) est de . . . . 2899,218 km

Elle se répartit comme il suit entre les trois arrondissements:

Ier arrondissement	948,127 km
IIe »	962,541 »
IIIe »	988,550 »

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 affectée au trafic des marchandises		
Bâle DRB—Petit-Huningue-Port du Rhin		4,005 km
b. Ils assurent *le service des trains et de la traction* sur les lignes ci-après:		
Crassier-La Rippe (frontière) —Divonne-Les Bains .	3,202 km *)	
Le Pont—Le Brassus. . .	13,107 »	
Les Verrières (frontière)— Pontarlier	11,284 »	
Moutier—Longeau	12,979 »	
Koblenz (frontière)—Waldshut	1,743 »	
Iselle (limite de propriété) —Domodossola	19,068 »	
Pino (frontière)—Luino. .	14,856 »	
et sur quelques petits raccordements d'un total de	3,625 »*)	79,864 »

La longueur des lignes à l'exploitation desquelles notre administration participe est ainsi de . . . . . 83,869 km

La longueur totale du réseau exploité par les Chemins de fer fédéraux à leurs propres frais (y compris les lignes prises à bail, mais sans les lignes remises à bail) et des lignes à l'exploitation desquelles ils concourent, s'élève à . . 2983,087 km

Les longueurs réelle et exploitée ont été recalculées, depuis 1938, d'après les normes internationales, par analogie avec la statistique des chemins de fer suisses. Ainsi s'expliquent les légères divergences qu'elles présentent par rapport aux chiffres des années antérieures.

*) En raison des hostilités, ces lignes n'ont plus pu être exploitées dès le milieu de juin 1940.

II. Situation générale et résultats financiers.

L'évolution favorable du trafic et des recettes des Chemins de fer fédéraux, qui s'était manifestée avant l'ouverture des hostilités déjà, s'est maintenue en 1940 sous l'effet de la guerre.

Dans le *service des voyageurs* qui marque une légère amélioration depuis 1937, le nombre des personnes transportées s'est élevé à 124,$_{51}$ millions, soit 5,$_{39}$ millions ou 4,$_{5}$ % de plus que l'année précédente. Cette augmentation provient principalement de l'accroissement des transports de militaires et de permissionnaires; elle s'explique en partie aussi par le recul du trafic automobile. La paralysie presque complète du tourisme a eu pour effet de réduire les transports civils internes et tout spécialement le mouvement des étrangers.

Les *recettes-voyageurs* ont augmenté dans une moins forte mesure que le nombre des personnes transportées. Elles ont atteint 136,$_{22}$ millions de francs et sont ainsi de 2,$_{58}$ millions de francs, ou 1,$_{9}$%, supérieures à celles de l'année précédente. La recette moyenne par voyageur est tombée de 1 fr. 12 à 1 fr. 09.

Dans le *service des marchandises*, en raison de l'économie de guerre et de la forte diminution des transports routiers due au rationnement de l'essence, la reprise du trafic observée depuis le début de 1939 s'est poursuivie en 1940 et a provoqué un accroissement extraordinaire des quantités voiturées et des recettes de transport. A vrai dire, cette reprise s'est considérablement ralentie au cours de l'année et même, durant les deux derniers mois, elle a fait place à un recul. Si, en effet, les quantités transportées dépassaient de 46,$_{1}$ % au premier trimestre, de 34,$_{2}$ % au second et de 11,$_{0}$ % encore au troisième les chiffres correspondants de 1939, elles accusèrent une moins-value de 4,$_{3}$ % durant le dernier trimestre. Pour l'ensemble de l'année, les envois de bagages, de colis postaux, de marchandises et d'animaux se sont chiffrés par 20,$_{25}$ millions de tonnes, ce qui représente une augmentation de 3,$_{18}$ millions de tonnes, ou 18,$_{7}$ %, par rapport aux résultats de l'année précédente.

Les *recettes de l'ensemble du trafic des marchandises* se sont élevées à 247,$_{83}$ millions de francs et ont dépassé de 33,$_{66}$ millions de francs, ou 15,$_{7}$ %, celles de 1939. La recette moyenne par tonne est tombée de 12 fr. 55 à 12 fr. 24.

Le réjouissant essor du trafic-marchandises provient de l'intensification du trafic interne et des transports en transit, les exportations et surtout les importations ayant fortement reculé à la suite des difficultés croissantes de ravitaillement et d'écoulement des produits du pays.

Les *importations* se sont encore développées de façon satisfaisante durant les premiers mois de l'année, mais, depuis l'aggravation du blocus et des conditions de transport, elles ont subi une forte régression; en quantité, elles ont fléchi de 2,$_{55}$ millions de tonnes, ou 29,$_{1}$ %, pour tomber à 6,$_{22}$ millions de tonnes, tandis qu'en valeur, par suite du fort renchérissement des marchandises importées, elles n'ont reculé que de 35,$_{7}$ millions de francs, ou 1,$_{9}$%, ce qui les a ramenées à 1854 millions de francs.

Les *exportations* ont, jusqu'en août, constamment été inférieures à celles de 1939; elles n'ont pu être quelque peu ranimées que durant les derniers mois de l'exercice. En quantité, elles ont accusé une diminution de 38 000 tonnes, ou 6,$_{9}$ %, et reculé à 510 000 tonnes, alors qu'en valeur, elles se sont accrues de 18,$_{1}$ millions de francs, ou 1,$_{4}$%, passant à 1316 millions de francs.

Le fait que la valeur des importations a diminué alors que celle des exportations augmentait a eu pour conséquence d'améliorer notre balance commerciale, dont le déficit a reculé de 592 à 538 millions de francs; mais ce résultat provient beaucoup plus — en dépit de la hausse des prix — de la baisse très sensible des quantités importées que de la plus-value des exportations.

Le *trafic de transit* marque une réjouissante amélioration, qui s'est à vrai dire considérablement ralentie au cours des derniers mois.

Le *trafic interne* est également en notable augmentation, en raison de la reprise des affaires — due

Figure 1.
Développement du mouvement des voyageurs.
1913 à 1940.

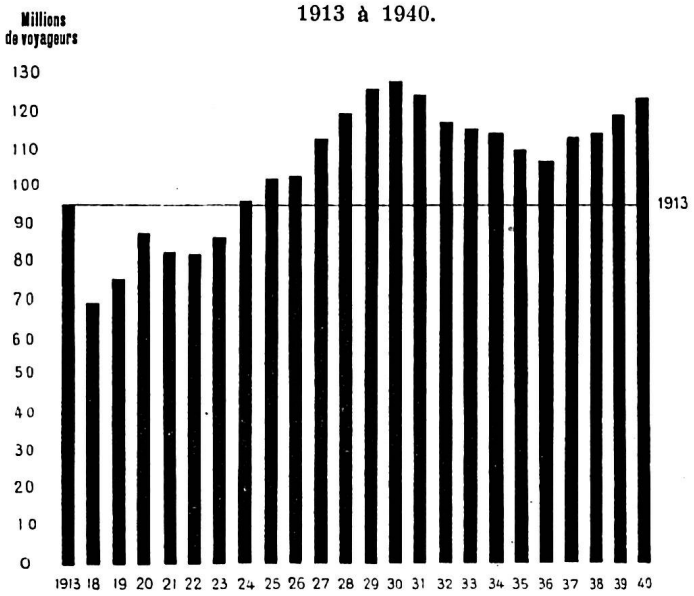


Figure 2.
Marche de l'ensemble du trafic des marchandises.
1913 à 1940.

à l'économie de guerre — sur le marché interne et de la forte diminution de la concurrence automobile.

Les recettes s'étant accrues tant en service-voyageurs qu'en trafic-marchandises, le *total des recettes de transport*, 384,$_{04}$ millions de francs, a dépassé de 36,$_{24}$ millions de francs, ou 10,$_{4}$ %, le chiffre de l'année précédente. Du fait des réductions de tarif, il reste cependant de 17,$_{90}$ millions de francs, ou 4,$_{5}$ %, en deçà du résultat de l'année-record 1929, qui s'était monté à 401,$_{95}$ millions de francs. Comme, en 1940, les recettes ont beaucoup plus fortement augmenté en trafic-marchandises qu'en service-voyageurs, les recettes de ce dernier ne représentent plus que 35,$_{5}$ % du total des recettes de transport — contre 41,$_{2}$ % en moyenne des dix dernières années d'avant-guerre —, tandis que la quote-part des recettes-marchandises a passé de 58,$_{8}$ % à 64,$_{5}$ %.

L'*indice suisse des prix de gros* (1914 = 100), qui porte sur les principales matières premières et produits auxiliaires, les denrées alimentaires destinées à subir des transformations industrielles, ainsi que les fourrages et engrais, a passé de 128 à 164 au cours de l'exercice, à la suite principalement du renchérissement des marchandises importées; c'est là une hausse de 28,$_{1}$ % et, par rapport à l'indice d'avant-guerre, de 53,$_{3}$ %. L'*indice suisse du coût de la vie* (1914 = 100), qui a trait à l'alimentation, au chauffage, à l'éclairage, à l'habillement et au loyer, et qui est beaucoup moins soumis aux variations du marché mondial que celui des prix de gros, a passé durant l'exercice de 144 à 160; il a ainsi augmenté de 11,$_{1}$ % et, depuis le début de la guerre, de 16,$_{8}$ %.

Parlons maintenant des *prestations d'exploitation*, telles qu'elles se présentent par rapport aux chiffres de 1939. En *service-voyageurs*, par suite de la réduction du trafic due à la mise en vigueur de l'horaire de guerre du 11 mai au 8 juin, le nombre des kilomètres-trains a diminué de 681 000, ou de 2,$_{0}$ %, pour tomber à 33,$_{86}$ millions, et celui des tonnes kilométriques brutes a fléchi de 411 millions, ou 5,$_{9}$ %, reculant ainsi à 6,$_{56}$ milliards. En *trafic-marchandises*, le nombre des kilomètres-trains, 13,$_{97}$ millions, a augmenté de 2,$_{43}$ millions, ou 21,$_{1}$ %, et celui des tonnes kilométriques brutes, 7,$_{13}$ milliards, s'est accru de 1,$_{68}$ milliard, ou 30,$_{7}$ %. Les parcours de voitures, 582 millions de kilomètres-essieux, ont baissé de 28,$_{02}$ millions, ou 4,$_{6}$ %, et ceux de wagons, 872 millions de kilomètres-essieux, se sont accrus de 163,$_{64}$ millions, ou 23,$_{1}$ %. Les lignes électrifiées comptent à elles seules 83 % de tous les kilomètres de véhicules-moteurs, 87 % des kilomètres-trains, 93 % des kilomètres-essieux et 93 % des kilomètres-tonnes brutes.

Pour la première fois depuis 1920, en raison de l'accroissement des transports et des parcours, l'*effectif du personnel* — qui s'était monté cette année-là au chiffre maximum de 39 676 agents et, depuis lors, avait pu être abaissé jusqu'en 1939 de 12 348 agents, ou 31,$_{1}$ % — a de nouveau marqué une augmentation; il s'est accru, en effet, de 160 agents, ou 0,$_{6}$ %, passant ainsi à 27 488 agents. Y compris les ouvriers d'entrepreneurs et les auxiliaires temporairement occupés, l'effectif total du personnel, 30 381 agents, accuse en moyenne une hausse de 1029 agents, ou 3,$_{5}$ %. Le nombre des voyageurs ayant augmenté de 4,$_{0}$ %, les quantités transportées de 18,$_{7}$ %, les kilomètres-trains de 3,$_{8}$ %, les kilomètres-essieux de 8,$_{9}$ % et les kilomètres-tonnes brutes de 10,$_{2}$ %, il y a lieu de considérer comme modeste l'augmentation de l'effectif du personnel à laquelle il a fallu procéder durant l'exercice.

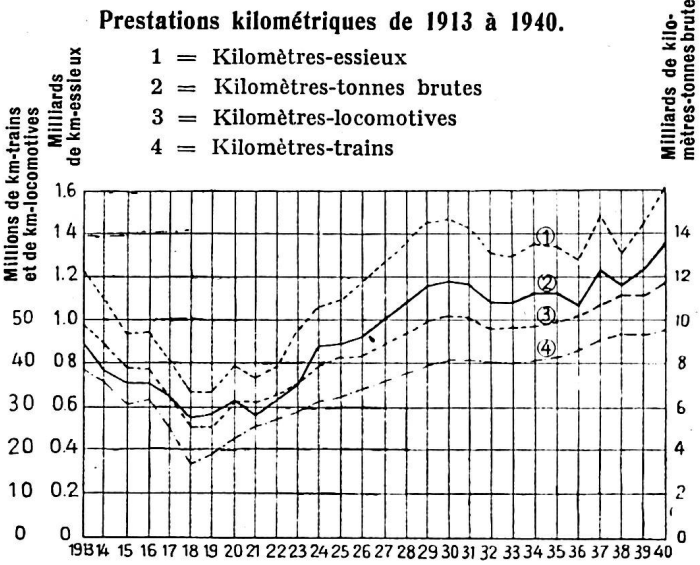
Les *recettes totales d'exploitation* (recettes de transport et recettes diverses) ont atteint 397,$_{8}$ millions de francs; elles dépassent ainsi de 36,$_{63}$ millions ou 10,$_{1}$ %, celles de 1939.

Les *dépenses d'exploitation* se sont montées à 238,$_{77}$ millions de francs, soit 14,$_{87}$ millions ou 6,$_{6}$ % de plus qu'en 1939. La disproportion entre l'augmentation relativement faible des dépenses et le fort accroissement des parcours par rapport aux chiffres, déjà très élevés, de 1939, est une nouvelle preuve que les chemins de fer, grâce au fait que leurs frais sont relativement fixes, peuvent assumer un sensible supplément de trafic sans grand surcroît de dépenses. Relevons en outre que les dépenses en plus de 1940 proviennent moins de l'accroissement des parcours que du renchérissement dû à la guerre des matières nécessaires à l'exploitation ferroviaire, des versements à la caisse de compensation de salaires (1,$_{92}$ million de francs) et de l'octroi d'allocations de Noël (environ 2 millions de francs).

Figure 3.

Prestations kilométriques de 1913 à 1940.

1 = Kilomètres-essieux
2 = Kilomètres-tonnes brutes
3 = Kilomètres-locomotives
4 = Kilomètres-trains



Les dépenses d'exploitation figuraient au budget pour 231,$_{46}$ millions de francs. Aussi sont-elles en fait de 7,$_{31}$ millions de francs supérieures aux prévisions. A vrai dire, le budget a été établi à un moment où la guerre n'avait pas encore éclaté.

Les recettes s'étant montées à 397,$_{80}$ millions de francs et les dépenses à 238,$_{77}$ millions de francs, le compte d'exploitation se solde par un *excédent de recettes* de 159,$_{03}$ millions de francs. C'est là l'excédent le plus élevé que les Chemins de fer fédéraux aient jamais enregistré. Le chiffre maximum atteint jusqu'ici, celui de 1928, était de 151,$_{61}$ millions de francs. L'amélioration par rapport aux résultats de 1939 est de 21,$_{75}$ millions de francs, ou 15,$_{8}$ %. Venant après celle du compte d'exploitation de 1939, lequel se solda par une plus-value de 43,$_{62}$ millions de francs comparativement aux chiffres de 1938, cette amélioration met en pleine lumière le redressement financier qu'ont connu les Chemins de fer fédéraux depuis 1938 — dernière année économiquement

Figure 4.
Excédents d'exploitation 1903–1940.

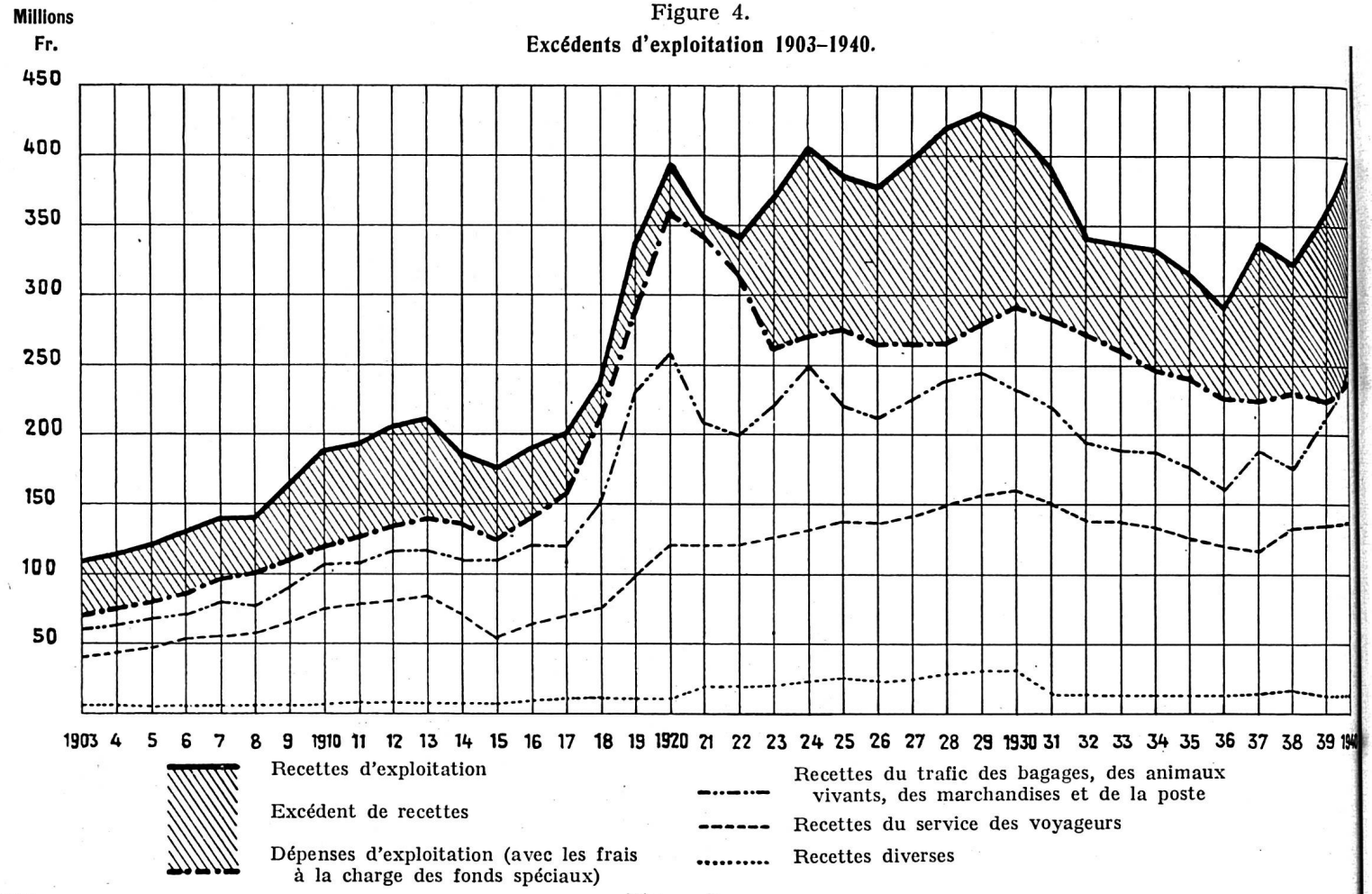
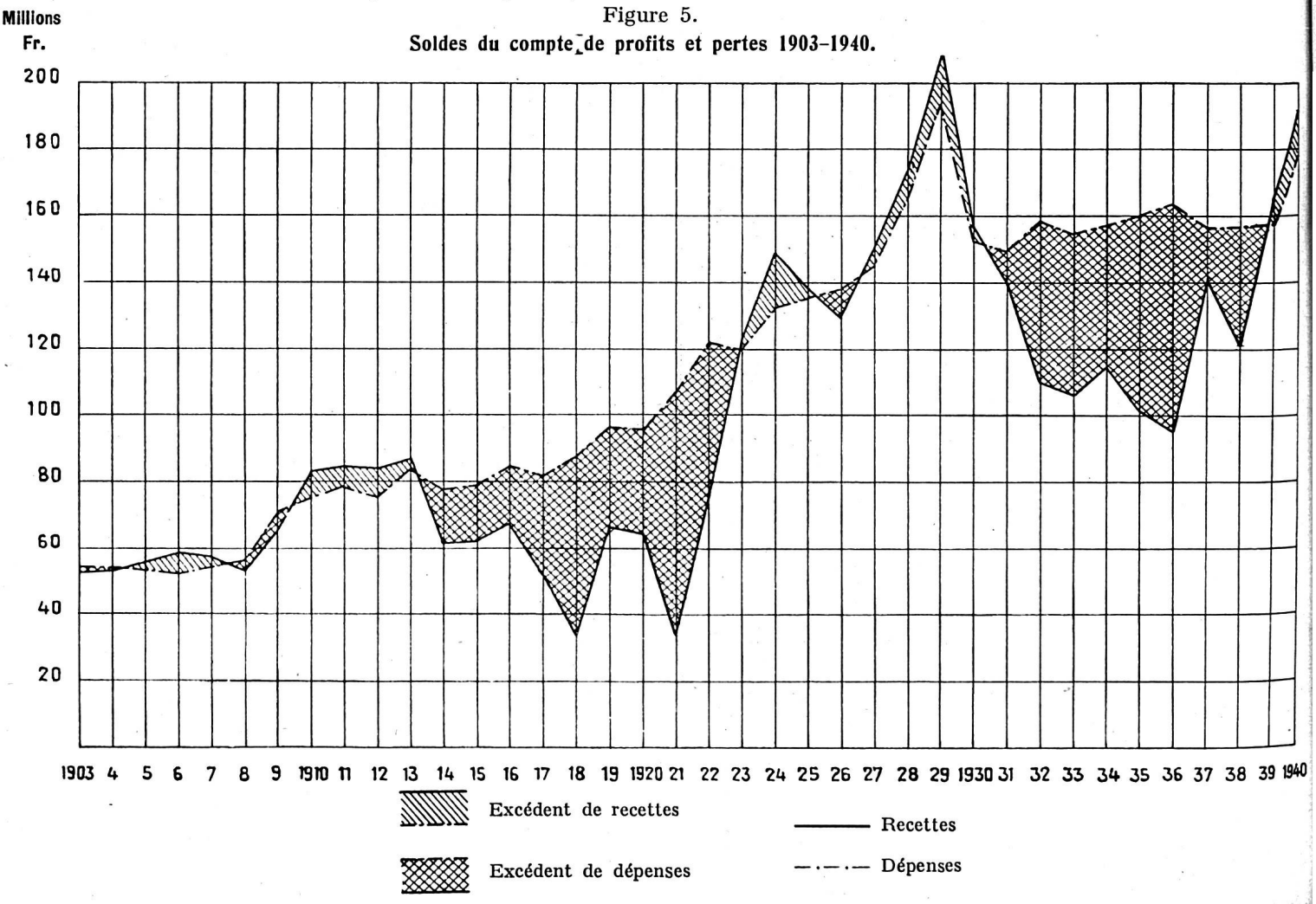


Figure 5.
Soldes du compte de profits et pertes 1903–1940.



plus ou moins normale d'avant-guerre —, par suite de la récupération d'une partie du trafic routier, des transports militaires et de l'intensification du trafic de transit.

Ainsi que le relevait le rapport de gestion pour 1939, le coefficient d'exploitation (pour-cent des dépenses par rapport aux recettes) de l'exercice précédent, $61,_{99}$, s'était révélé le plus favorable que l'entreprise eût jamais atteint. Le coefficient d'exploitation de 1940 est encore un peu plus bas; il se monte en effet à $60,_{02}$. Celui de 1938 avait été de $77,_{02}$.

Le *compte de profits et pertes* présente un solde actif de $13,_{40}$ millions de francs; c'est là une amélioration de $5,_{93}$ millions de francs par rapport aux résultats de l'exercice 1939, le premier depuis huit ans qui ait accusé un excédent de recettes. Le meilleur solde actif enregistré jusqu'ici a été celui du compte de profits et pertes de 1924, lequel s'est élevé à $15,_{15}$ millions de francs.

Si le solde actif de 1940 ne s'est accru que de $5,_{93}$ millions de francs, alors que les résultats du compte d'exploitation s'amélioraient de $21,_{75}$ millions, la cause en est dans les facteurs suivants: D'une part, étant donnée la forte réduction des réfections de voies due à la pénurie de matériel, les prélèvements sur le fonds de renouvellement, qui figurent comme recettes dans le compte de profits et pertes, ont reculé de $3,_{36}$ millions de francs par rapport à ceux de l'année précédente. D'autre part, les dépenses intitulées « Sommes affectées à des amortissements» ont augmenté de $10,_{51}$ millions, du fait de l'amortissement extraordinaire de non-valeurs en vue de l'épurement du bilan. Finalement, le service des intérêts a exigé un surcroît de dépenses de $1,_{6}$ million de francs, c'est-à-dire $4,_{67}$ millions de plus pour le service des intérêts des emprunts consolidés et $3,_{07}$ millions de moins pour celui des dettes courantes; ce décalage résulte de la consolidation d'une partie des dettes courantes grâce au nouveau prêt de 200 millions accordé par la Confédération.

Les *amortissements industriels* sur les immobilisations et les disponibilités du service du chemin de fer et des entreprises accessoires ont atteint les montants suivants:

	Fr.	Fr.
1. *Amortissements sur les immobilisations:*		
a. Versements au fonds de renouvellement:		
Exploitation (ligne Wattwil–Ebnat-Kappel comprise)	21 623 816	
Economat	1 523	
Usines électriques . . .	2 742 476	
		24 367 815
b. Amortissements sur le capital d'établissement:		
Economat	12 363	
Usines électriques . . .	1 120 800	
Ateliers.	547 636	
Service des bateaux sur le lac de Constance .	88 555	
		1 769 354
c. Amortissements industriels extraordinaires:		
Amortissements arriérés	21 204 932	
Installations supprimées	4 202 703	
Economat	12 711	
Usines électriques . . .	121 267	
Ateliers.	1 022 408	
Service des bateaux sur le lac de Constance .	500 000	
		27 064 021
2. *Amortissements sur les disponibilités de l'exploitation:*		
a. Pertes de cours et moins-values de titres	1 384 200	
b. Amortissements sur les approvisionnements de magasins:		
Economat	72 316	
Ateliers.	104 769	
		1 561 285
Total des amortissements		54 762 475

Pour compléter ces données, nous avons encore ajouté aux amortissements récapitulés ici, le solde actif de 1940, $13,_{4}$ millions de francs, que, dans nos observations finales et propositions, nous proposons d'utiliser pour des amortissements industriels extraordinaires, en d'autres termes pour combler

Figure 6.

Répartition des recettes d'exploitation en 1940.

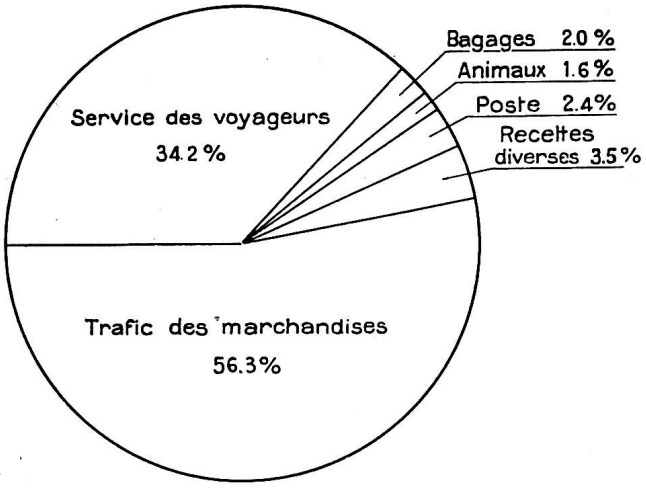
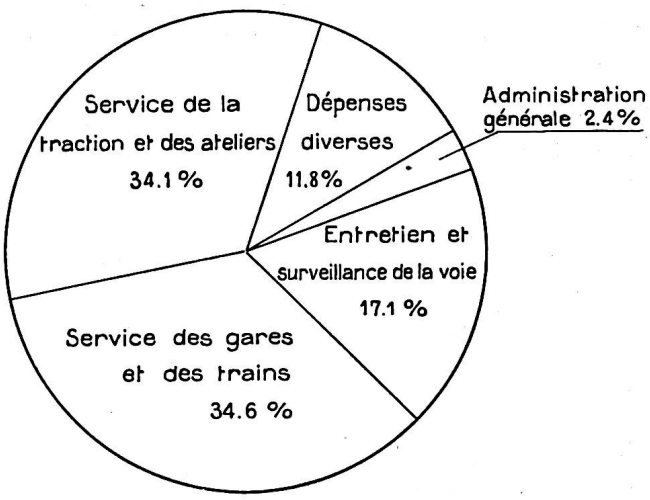


Figure 7.

Répartition des dépenses d'exploitation en 1940.



l'insuffisance des amortissements antérieurs. Le solde actif de 1939, $7,_{48}$ millions de francs, avait été également affecté à des amortissements extraordinaires, à savoir sur le capital d'établissement des ateliers.

Le total des amortissements industriels des Chemins de fer fédéraux a passé de $38,_{35}$ millions en 1939 à $54,_{8}$ millions en 1940. Cet accroissement provient d'une forte augmentation des amortissements extraordinaires. Grâce au meilleur rendement de l'entreprise, nous avons pu éliminer toute une série de non-valeurs de notre capital d'établissement; cette opération est une de celles auxquelles nous aurons recours pour l'épurement du bilan comme mesure préliminaire à l'assainissement financier de l'entreprise.

Les amortissements ordinaires des Chemins de fer fédéraux étant notoirement insuffisants, la réorganisation du régime des amortissements a fait l'objet d'un examen détaillé dans le courant de l'exercice; nous espérons qu'elle pourra entrer en vigueur pour 1941.

III. Affaires administratives générales.

A. Institutions internationales de transport.

1. La *Délégation internationale du Simplon* s'est réunie à Berne les 17 et 18 mai et les 20 et 21 septembre 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 1938. Après la séance du 20 septembre, les membres de la Délégation, conviés par la Direction générale, ont visité le Comptoir suisse à Lausanne.

2. Du fait de la guerre, les institutions suivantes n'ont pas tenu de sessions pendant l'exercice: *Comité international des transports, Union internationale des chemins de fer, Union d'administrations de chemins de fer de l'Europe centrale, Union internationale des wagons (R. I. V.), Association internationale du Congrès des chemins de fer.*

Par suite des circonstances actuelles, la *Conférence européenne des horaires et des services directs* n'a pas pu avoir lieu. L'horaire des relations internationales par chemin de fer a été établi dans des conférences partielles, dont nous parlerons au chapitre VIII E.

B. Assurance des choses et responsabilité civile.

1. Les *caisses cantonales d'assurance contre l'incendie* nous ont versé 327 364 fr. pour 22 sinistres.

2. L'année dernière, 53 incendies ont été à la charge de notre *propre fonds d'assurance* contre l'incendie et les accidents; ces sinistres représentent une somme totale de 18 792 fr.

3. Les tableaux statistiques et les comptes renseignent sur le nombre d'*accidents* survenus en 1940 et sur le montant des *indemnités* versées en vertu des dispositions sur la *responsabilité civile.*

Les Directions d'arrondissement ont réglé au cours de l'exercice 142 *cas de responsabilité* (177 en 1939).

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

a. Réclamations adressées aux Chemins de fer fédéraux.

Non liquidées l'année précédente	651	(283 en 1939)
Reçues pendant l'exercice	20 422	(14 723 » 1939)
Repoussées	6 193	(4 567 » 1939)
Admises et pour lesquelles une indemnité a été payée	13 999	(9 788 » 1939)

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

Transmises aux Chemins de fer fédéraux	2 031	(1 579 en 1939)
Ayant donné lieu à paiement de la part des Chemins de fer fédéraux	1 640	(1 105 » 1939)

c. Irrégularités annoncées.

Avaries ou pertes partielles	280	(194 en 1939)
Empêchements à la livraison	715	(666 » 1939)

d. Procès.

Pendants depuis 1939	3	(0 en 1939)
Intentés en 1940	1	(4 » 1939)
Terminés	1	(1 » 1939)

C. Automobile et chemin de fer.

Dans la seconde moitié de l'année 1940, les importations d'essence diminuèrent à tel point qu'un rationnement plus sévère des carburants s'imposa. Comme, de plus, une grande partie des véhicules automobiles continuaient à être réquisitionnés par l'armée, c'est aux chemins de fer qu'incomba presque exclusivement la charge d'assurer les transports dans le pays. De toute façon, le fait que le chemin de fer s'est montré apte à assumer le trafic le plus intense pendant une période extrêmement critique, ne sera pas sans influencer la politique future de l'Etat en matière de transports. En pleine guerre européenne, l'électrification du réseau des CFF s'est révélée un inappréciable bienfait, qui a épargné au pays une très grave crise des transports.

Par suite de cette évolution, qui fit du rail le seul moyen de transport entrant véritablement en ligne de compte et mit en pleine lumière l'importance du chemin de fer pour l'approvisionnement du pays et la défense nationale, les efforts entrepris pour donner une solution législative au problème rail-route passèrent à l'arrière-plan. Il est vrai que l'ordonnance sur les transports automobiles votée par les Chambres fédérales le 30 septembre 1938 sous forme d'arrêté urgent, a été mise en vigueur par le Conseil fédéral le 15 août 1940, de sorte que le délai de cinq ans prévu pour cet essai de réglementation du problème rail-route a commencé à courir; la commission des transports a pu ainsi commencer son activité, qui consiste notamment à étudier le régime des transports en vue d'une loi définitive. Mais il va sans dire qu'une époque où le trafic routier est presque entièrement paralysé ne permet de faire aucune expérience décisive dans ce domaine.

C'est aux conditions anormales où se trouvent actuellement les moyens du transport qu'il faut attribuer plusieurs adoucissements (élévation du poids en pleine charge des camions automobiles et des trains routiers, admission à la circulation de remorques à deux essieux pour le transport des marchandises et de remorques aux voitures automobiles, prolongation de la durée de travail maximum, levée de l'interdiction de rouler la nuit) apportés à la loi sur les véhicules automobiles et aux ordonnances d'exécution. Ils ont été décidés par le Conseil fédéral en vertu des pleins pouvoirs et ils tendent tous à une meilleure utilisation des quelques véhicules automobiles circulant encore, c'est-à-dire en dernière analyse à économiser le carburant. Parmi les mesures prises en vue de l'utilisation complète de la charge et de l'emploi aussi rationnel que possible des camions automobiles, il faut signaler aussi l'ordonnance de l'office fédéral de guerre pour l'industrie et le travail, du 11 mai 1940, concernant la création et les tâches des communautés de travail, ainsi que les instructions y relatives de la section de la production d'énergie et de chaleur, du 17 mai. Dans le même ordre d'idées, il y a lieu de mentionner aussi les prescriptions réglant les subsides accordés pour augmenter le nombre des camions utilisables par l'armée.

Il faut espérer que ces mesures prises sous l'empire de l'économie de guerre seront abrogées dès le retour à des conditions normales, car les modifications apportées à la loi sur les véhicules automobiles répondent à des demandes qui, formulées par les automobilistes avant la guerre déjà, ne sont pas sans portée sur la concurrence rail-route.

En ce qui concerne le régime des transports à instaurer après la guerre, il faut attacher une grande importance aux travaux de la commission d'experts, qui s'occupe d'élaborer un article constitutionnel donnant à la Confédération le droit d'édicter une loi sur le partage du trafic tenant un compte équitable des conditions et des besoins des deux moyens de transport: rail et route, mettant ainsi un terme à une longue controverse. Vers la fin de l'année, la commission d'experts a proposé au département fédéral des postes et des chemins de fer un nouvel article constitutionnel libellé comme il suit:

«La Confédération règle le transport des marchandises et le transport professionnel des personnes au moyen des véhicules automobiles sur la voie publique, en tenant compte des besoins de l'économie et de la défense nationale.»

Ce texte sera-t-il opposé en votation populaire à celui de l'initiative dite «des transports de marchandises» qui, au printemps de 1938, réunit près de 400 000 signatures? C'est ce qu'on ne peut pas encore dire.

D. Chemins de fer fédéraux et opinion publique.

Notre service d'information par la voie de la presse a continué à fonctionner méthodiquement: L'opinion publique a été tenue au courant de tous les événements intéressants survenus dans l'activité si variée du chemin de fer. Elle a été renseignée notamment sur les questions d'horaire, sur les nouvelles constructions et installations, sur les innovations techniques, les résultats d'exploitation et le service des finances. Nos efforts pour renseigner la population ont été quelque peu entravés par le régime de presse du temps de guerre. Ainsi, nous n'avons pas pu suffisamment mettre en relief devant l'opinion publique, d'une part les prestations fournies par les Chemins de fer fédéraux pour le ravitaillement du pays et pour l'armée, et d'autre part les dispositions prises pour assurer l'exploitation ferroviaire en cas de guerre. Mais nous avons soigneusement rassemblé la documentation qui nous permettra, le moment venu, de donner aux prestations des Chemins de fer fédéraux pendant l'exploitation de guerre toute la publicité désirable, car la future politique des transports sera inspirée dans une large mesure par les expériences faites et les réalisations constatées.

Dans cet ordre d'idées, il y a lieu de mentionner le concours de travaux écrits organisé pour le personnel sur le sujet «Le cheminot au service de la défense nationale». De nombreux et intéressants récits de la vie ferroviaire ont ainsi été obtenus, dont nous nous servirons sous une forme appropriée pour renseigner l'opinion publique sur l'activité des Chemins de fer fédéraux.

Comme par le passé, le *Bulletin des CFF*, dont l'importance dépasse de plus en plus celle d'un simple bulletin d'entreprise et où la presse politique et technique puise volontiers ses renseignements sur les Chemins de fer fédéraux a, lui aussi, été au service de l'information générale. Remis gratuitement à tous les agents, il compte en outre près de 3000 abonnés payants.

La bibliothèque de la Direction générale qui compte aujourd'hui 28 122 ouvrages et 220 000 fiches de documentation, joue également un rôle important dans l'information au sens large du terme. Professeurs, étudiants, maîtres d'écoles secondaires, journalistes, ingénieurs, techniciens, sans compter les services et le personnel des Chemins de fer fédéraux, ont de plus en plus recours à ses services. La bibliothèque favorise l'éclosion de thèses de doctorat se rapportant au problème des transports; elle est à peu près indispensable pour l'élaboration de tout travail scientifique sur le trafic.

Quelques thèses intéressant les Chemins de fer fédéraux ont été publiées en 1940.

Grâce à la collaboration pratiquée entre les bibliothèques fédérales, notamment entre bibliothèques des services de transport, les intéressés peuvent faire le plus large usage de toute la littérature existante, et les frais d'acquisition de nouvelles œuvres restent à un niveau modeste.

E. Participation à d'autres entreprises.

1. Les résultats de la Société de gares frigorifiques, ports-francs et glacières de Genève pour l'année 1940 sont satisfaisants. Le tonnage des marchandises entreposées a augmenté en raison des circonstances économiques exceptionnelles résultant de la guerre; la récolte des fruits ayant été bonne, les entrepôts ont emmagasiné une quantité exceptionnelle de pommes. Les dépenses ont aussi augmenté quelque peu par suite du renchérissement des matières premières et du prélèvement de nouveaux impôts.

Le résultat de l'exercice permet non seulement d'opérer les amortissements statutaires et les versements au fonds de réserve, mais encore de distribuer le même dividende au capital-actions réduit que l'an dernier.

L'assainissement des «Entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle, S. A.», reconnu nécessaire dans le rapport de gestion de 1939, a été réalisé au cours de l'exercice. L'opération a consisté à réduire la valeur nominale des actions à 60 %.

Grâce à l'augmentation sensible du produit des entreposages et de la vente de glace, le compte d'exploitation se solde par un excédent de recettes notablement supérieur à celui de 1939. Si, à l'encontre de Genève, Bâle a enregistré un accroissement de la vente de glace, cela provient principalement de ce qu'un toujours plus grand nombre de wagons transitant à travers la Suisse doivent renouveler leur stock de glace à Bâle.

Le résultat de l'exercice permet non seulement d'opérer les amortissements statutaires et les versements au fonds de réserve, mais encore de distribuer un dividende au capital-actions réduit.

2. Le transport par eau des marchandises jusqu'à Bâle est resté complètement interrompu en 1940 également. La plupart des bateaux bloqués dans les ports bâlois ont cependant pu descendre le Rhin en automne, mais ils ont été empêchés de faire le voyage en sens inverse dans l'année, par suite de la destruction des ponts de Brisach et de Neuenbourg. La *Compagnie suisse de navigation S. A.* Bâle a mis toute sa flotte du Rhin à disposition pour assurer les transports de charbon sur le secteur entre Ruhrort et Ludwigshafen–Strasbourg–Kehl. Jusqu'à fin mai 1940, cette Compagnie de navigation a travaillé avec succès à l'organisation aussi bien des transports maritimes intéressant la Suisse par les ports de Gênes et de Marseille, que du transbordement des marchandises dans ces ports.

Le bénéfice réalisé par l'entreprise en 1940 est légèrement supérieur à celui de 1939.

3. Le capital-actions et le capital-obligations de l'Usine de l'Etzel S. A. n'ont subi aucune modification au cours de l'exercice. Les quelques fonds encore nécessaires pour achever les travaux ont été fournis par les deux parties, CFF et NOK. Pour la gestion de l'exercice de 1940, voir chapitre X (voie et usines électriques).

F. Direction de l'entreprise et divisions de service.

La Direction générale a tenu 53 séances pour discuter les affaires de son ressort.

4 conférences des directeurs ont eu lieu en cours d'exercice. Les importants objets suivants y ont été discutés: Constructions d'abris aux Chemins de fer fédéraux; organisation de la journée de travail continu et de la semaine de cinq jours pendant l'hiver; expériences faites dans l'application du règlement nº 74 concernant l'admission au service de l'exploitation de candidats ayant fait des études universitaires complètes; doublement de voie des lignes principales; plus une série de questions d'ordre administratif.

A fin juin, M. *Hans Etter*, président de la Direction générale, atteint par la limite d'âge, a pris sa retraite après 40 ans d'activité. Les services exceptionnels qu'il a rendus aux chemins de fer suisses en général et aux Chemins de fer fédéraux en particulier, notamment dans le développement technique du réseau, le renouvellement du matériel roulant et la modernisation de l'exploitation, ont été dûment relevés dans le numéro de juillet du Bulletin des CFF.

Dans sa séance du 28 mai 1940, le Conseil fédéral, sur proposition du Conseil d'administration du 16 mai, a appelé à la présidence de la Direction générale M. *W. Meile*, directeur général, et désigné comme nouveau membre de la Direction générale M. *P. Kradolfer*, jusqu'alors directeur de l'office fédéral des transports au département des postes et des chemins de fer, tous deux avec entrée en fonctions le 1er juillet 1940.

La répartition des départements s'est faite comme il suit:

Département de la présidence, des finances et du personnel: M. W. Meile;

Département des travaux et de l'exploitation: M. M. Paschoud;

Département commercial et du contentieux: M. P. Kradolfer.

M. le directeur d'arrondissement *R. Cottier* ayant été appelé à la tête de l'office fédéral des transports, c'est M. *Fritz Hess*, jusqu'alors secrétaire général, qui a été nommé directeur du IIIe arrondissement des Chemins de fer fédéraux.

Pour remplacer M. *Ernest Hess*, chef du service commercial, décédé le 25 mai 1940, le Conseil d'administration, dans sa séance du 27 juin, a nommé M. *Wilhelm Schwalm*, jusqu'alors adjoint au chef de ce service et préposé à la section des marchandises.

Dans sa séance du 10 octobre, le Conseil d'administration a appelé aux fonctions de secrétaire général M. *Francis Torche*, jusqu'alors adjoint au secrétaire général.

Atteint par la limite d'âge, M. *O. Liebi*, chef d'exploitation du IIe arrondissement, a pris sa retraite le 31 décembre 1940. La Direction générale a désigné son successeur en la personne de M. *E. Meister*, jusqu'alors adjoint au chef d'exploitation.

G. Conseil d'administration.

Pendant l'exercice, le Conseil d'administration a tenu 9 séances, au cours desquelles il a traité 25 affaires qui sont mentionnées pour la plupart dans les chapitres IV—X de la partie générale du rapport de gestion.

M. le conseiller national *H. Walther* a donné sa démission de président du Conseil d'administration, poste qu'il occupait depuis le 1er janvier 1932. Il reste toutefois membre du Conseil. M. Walther mérite pour sa belle activité présidentielle la profonde gratitude des Chemins de fer fédéraux.

Le 12 mars 1940, le Conseil fédéral a nommé un nouveau président du Conseil d'administration en la personne de M. le député au Conseil des Etats *Ernest Béguin*, et appelé à la vice-présidence M. *Edouard de Steiger* qui, toutefois, élu conseiller fédéral dans la session d'hiver des Chambres, a quitté le Conseil d'administration, dont il faisait partie depuis 1938, pour la fin de l'exercice.

IV. Finances et comptabilité.

A. Caisse principale et service des titres.

1. Le *Livre de la dette de la Confédération* ouvert le 30 décembre 1939 a été clos le 31 décembre 1940. A cette date, nos emprunts et prêts y étaient inscrits pour un montant de 410 627 000 fr.

2. L'*Administration fédérale des postes* nous a accordé le 15 janvier 1940 un *prêt* de 15 millions de francs à cinq ans et au taux de 3¼ %.

3. Un montant de 200 millions de francs de notre *dette flottante* auprès du *département fédéral des finances* a été transformé le 1er avril 1940 en un *prêt* 3 % à cinq ans. Si les Chemins de fer fédéraux étaient assainis avant l'expiration de cette période, la durée du prêt serait réduite en conséquence. A la fin de l'année, à la suite de cette opération et des heureux résultats d'exploitation, notre dette flottante n'atteignait plus que 197 000 000 fr., contre 425 000 000 fr. à la fin de l'exercice précédent.

4. La *caisse de pensions et de secours* a enregistré un excédent de recettes de 4 900 000 fr. Nous l'avons attribué sous forme de *bons de dépôt* au portefeuille de la caisse. A la fin de l'année, celle-ci possédait pour 314 760 000 fr. de ces bons, contre 309 860 000 fr. l'année précédente. Le taux d'intérêt a été pendant toute l'année de 3½ %.

5. Compte tenu des modifications précitées, ainsi que des tirages au sort — le montant remboursé de cette manière s'est élevé à 14 208 200 francs —, notre *dette consolidée* a passé, à la fin de l'année, de 2 691 304 350 fr. à 2 896 996 150 fr.

6. Au cours de l'été, le Conseil fédéral s'est vu dans la nécessité de régler à nouveau le *trafic des paiements* avec la plupart des pays environnants. C'est ainsi qu'il a décidé que tous les paiements pour la France (y compris les possessions, colonies, protectorats et territoires sous mandat), la Belgique, les Pays-Bas, le Danemark, la Norvège et le Luxembourg devaient être faits à la Banque nationale suisse.

Le 1er juillet 1940, est entré en vigueur un *avenant à l'accord italo-suisse du 3 décembre 1935* concernant le règlement des paiements réciproques entre la Suisse et l'Italie. Cet avenant étend la portée de l'accord; il stipule en particulier que les frais de transport par chemin de fer sont désormais aussi soumis au clearing. Les paiements sont inscrits sur un *compte spécial* qu'il a fallu alimenter en y inscrivant dans le cours de l'année de nouvelles catégories de marchandises.

L'avenant a également réorganisé le *tourisme italo-suisse*. Comme en tourisme germano-suisse, un système de bons est prévu. Jusqu'à son entrée en vigueur, le 1er janvier 1941, les deux pays ont encore appliqué le système du paiement comptant échelonné. La quote-part réservée au tourisme a été fixée à un million de francs par mois.

Avec l'*Allemagne*, la Suisse a conclu quelque peu tardivement, le 9 août, un nouvel accord de compensation valable jusqu'au 30 juin 1941.

Avec la *France*, la Suisse a signé le 23 octobre 1940 un premier accord sur le trafic des paiements (modus vivendi). Cet accord règle les paiements résultant des échanges de marchandises et ne touche provisoirement pas aux décomptes entre les chemins de fer.

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

1880 dépôts en espèces	2 957 714 fr.	65
2765 cautionnements	26 465 528 »	—
1039 dépôts de titres	12 924 858 »	55
5684 sûretés représentant . . .	42 348 101 fr.	20

(1939: 5645 sûretés représentant 37 273 835 fr. 10).

L'augmentation par rapport aux chiffres de l'année précédente s'explique par l'accroissement du trafic-marchandises et des commandes de matériel roulant, ce qui a nécessité dans de nombreux cas l'élévation des crédits pour frais de transport et des garanties.

8. Au cours de l'exercice, 1 227 060 fr. 60 nous ont été *remboursés* sur le montant des *prêts hypothécaires* que nous avions accordés avec les disponibilités de la *caisse de pensions et de secours*. Nous avons accordé de nouveaux prêts pour un total de 394 742 fr. 75. A la fin de l'année, le montant total des prêts s'élevait à 52 634 183 fr. 40 contre 53 466 501 fr. 25 en 1939.

9. Le portefeuille des *fonds publics* a diminué de 1 901 323 fr. 15 en 1940. Ce fléchissement est en partie dû au fait que nous avons accepté l'*offre de rachat du chemin de fer des Alpes bernoises B. L. S.*, auquel nous avons cédé au cours de 70: 1 872 000 fr. d'obligations à taux variable Frutigen–Brigue, Ire hypothèque, et 410 500 fr. d'obligations à taux variable Moutier–Longeau, Ire hypothèque. L'évaluation des valeurs a fait ressortir une moins-value de 1 358 036 fr. 50, laquelle provient principalement de réserves constituées par mesure de prudence pour des dommages de guerre éventuels. A la fin de l'année, le portefeuille des fonds publics avait une valeur comptable de 13 029 425 fr. 55, contre 15 366 709 fr. 25 à fin 1939.

B. Contrôle des finances et comptabilité générale.

Les fonctionnaires du contrôle des finances et de la comptabilité générale ont, en 1940, procédé aux revisions suivantes:

Revision de l'encaisse, des cautions, ainsi que du portefeuille des titres, à la caisse principale; revision de la caisse d'un réfectoire; vérification d'un certain nombre de caisses d'avances à la Direction générale et aux Directions d'arrondissement. De plus, participation à plusieurs inventaires de matériel de superstructure.

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

Les fonctionnaires du contrôle des finances et de la comptabilité générale ont en outre vérifié les résultats d'exploitation de la publicité dans les gares, de la vente de livres et de journaux dans les kiosques et d'une gare frigorifique; ils ont contrôlé les recettes brutes pour 1939 de 49 buffets de gare. De plus, ils ont revisé les livres de trois buffets de gare, deux coopératives de construction des cheminots et divers magasins se trouvant sur le domaine du chemin de fer. Ils ont examiné les comptes de deux gares communes, de la gérance immobilière de Genève-La Praille et de l'alimentation en eau de source de Brunnen. Les reviseurs ont également vérifié les livres de quelques autres exploitations de différente nature.

La commission de vérification de la Délégation internationale du Simplon a vérifié le 24 février les comptes de construction et d'exploitation de la ligne Brigue–Iselle.

En matière de réorganisation de la comptabilité, les travaux ont été fortement entravés du fait des circonstances extraordinaires; néanmoins, le programme réduit prévu pour 1940 (v. rapport de gestion pour 1939, p. 11) a pu être exécuté.

C. Contrôle du trafic.

1. A l'occasion de la réédition du tarif des *abonnements généraux*, pour le 1er juillet 1940, nous avons fait confectionner les *timbres-quittances* à coller dans les abonnements, et édicté de nouvelles *prescriptions de comptabilisation* adaptées au nouveau système.

2. Les gares ont été renseignées sur la convention passée avec la *Caisse suisse de voyage* et ont reçu les instructions nécessaires pour la vente des timbres de voyage, l'acceptation des bons tenant lieu de moyen de paiement et le mode de comptabilisation.

3. Nous avons publié des prescriptions sur l'*émission* et la *comptabilisation des demi-billets délivrés sur présentation d'abonnements de vacances durant l'hiver 1940/41.*

4. Les gares ayant un trafic régulier de bagages à main militaires ont été pourvues de *bulletins de bagages à main* spéciaux pour *militaires.*

5. Les prescriptions concernant l'*expédition des marchandises en trafic direct avion-chemin de fer* ont été étendues au trafic avec l'aéroport de Locarno-Magadino.

6. Le mode d'*expédition et de comptabilisation des envois de marchandises* qui, par suite de la suspension du trafic à un point frontière, sont *détournés par d'autres points frontières*, a fait l'objet d'une réglementation spéciale.

7. En vue de soulager les services-marchandises de St-Margrethen et de Schaffhouse, un *bureau auxiliaire* St-Margrethen II a été institué au service-marchandises de Romanshorn et un *bureau auxiliaire* Schaffhouse II à l'administration aux marchandises de Bâle CFF.

8. *Le service-marchandises GV de Lucerne* a été *supprimé comme service autonome* le 1er octobre 1940.

9. L'administration aux marchandises de Bâle CFF a étendu le mode de *comptabilisation par procédé mécanique* (machines comptables) à la totalité du trafic des expéditions, et le service-marchandises de Chiasso l'a introduit pour le trafic germano-italien.

10. Pour rationaliser le contrôle des relevés des gares et l'établissement des factures de l'administration militaire, le *mode de comptabilisation des bons de transport militaires et des légitimations pour l'obtention d'un billet militaire* a été réformé. Les *prescriptions concernant l'expédition et la comptabilisation des transports militaires* ont été rééditées pour le 1er mai 1940.

11. Le *décompte des transports de mobilisation de septembre 1939* a été calculé sur la fréquentation des trains transportant les militaires entrés au service.

12. Nous appuyant sur la convention conclue entre l'Etat-major de l'armée et la Direction générale au sujet de la location de voitures, fourgons et wagons, nous avons publié des *instructions pour l'utilisation, par l'armée, de matériel roulant pour des trains de munition, trains sanitaires, barrages et quais de fortune*, et établi les décomptes ad hoc avec l'administration militaire.

13. Un nouveau mode de décompte et de comptabilisation du *trafic des voyageurs et des bagages entre les stations d'automobiles postales d'une part et les Chemins de fer fédéraux et les entreprises privées*, d'autre part, est entré en vigueur le 1er janvier 1940.

14. De nouvelles prescriptions *sur le décompte et la compensation des soldes* sont entrées en vigueur pour le *trafic-voyageurs et bagages italo-suisse.*

15. Les *prescriptions sur le décompte et la compensation des soldes en trafic-marchandises des gares allemandes desservant des ports danubiens pour la Suisse* ont été rééditées.

16. Le Bureau central de compensation à Bruxelles ayant suspendu son activité au mois de mai 1940, nous avons établi, d'entente avec les administrations étrangères entrant en considération, un *mode de paiement des montants à compenser résultant des décomptes de trafic* adapté à la nouvelle situation, tout en tenant compte des prescriptions de clearing.

17. Certains *bureaux de voyages étrangers* ont eu de forts retards dans l'*établissement des décomptes sur la vente des billets et* dans *le règlement des comptes.*

18. Les comptes relatifs aux *recettes de transport de la ligne Brigue–Iselle* ont été vérifiés le 23 février par la commission de vérification de la Délégation internationale du Simplon.

19. Les reviseurs ont *vérifié les caisses et les livres de 749 services;* pour 43 de ceux-ci, une enquête spéciale a été nécessaire.

20. Les changements suivants se sont produits dans les *crédits pour frais de transport* ouverts dans les gares aux maisons de commerce: 509 crédits nouveaux; 146 crédits supprimés. Situation à fin décembre 1940: 5580 crédits en compte courant.

21. L'*imprimerie des billets* a fabriqué 43 171 000 *billets du système Edmonson*, contre 37 070 000 en 1939.

V. Personnel.

A. Questions générales.

1. *L'état de service actif pour tout le territoire de la Confédération et la subordination du personnel ferroviaire au droit pénal militaire*, qui avaient été décrétés par arrêté du Conseil fédéral du 29 août 1939 (v. rapport de gestion pour 1939, chap. V, ch. 1, p. 11), ont été maintenus pendant tout l'exercice.

2. L'arrêté du Conseil fédéral du 15 septembre 1939 réglant les *rapports de service et les traitements du personnel de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux pendant le service militaire actif* (v. rapport de gestion pour 1939, chap. V, ch. 2, p. 11) a été partiellement remplacé par un arrêté du 23 janvier 1940 ayant notamment pour effet de réduire dans une sensible mesure le droit au salaire des agents appelés au service militaire actif.

A partir du 1er février 1940, le droit au traitement, aux appointements, au salaire, à l'indemnité de résidence et à d'autres indemnités fixes (sauf les allocations pour enfants) a atteint, pour les agents *engagés à titre durable:*

a. pour les célibataires sans obligation légale d'assistance ou d'entretien . . . . 30 %
s'ils ont leur propre ménage . . . . . 40 %

b. pour les célibataires ayant une obligation légale d'assistance ou d'entretien . . . 50 %
s'ils ont leur propre ménage . . . . . 60 %

c. pour les agents mariés sans enfant au-dessous de 18 ans . . . . . 75 %

d. pour les agents mariés avec 1 à 3 enfants au-dessous de 18 ans . . . . . 80 %

e. pour les agents mariés avec plus de 3 enfants au-dessous de 18 ans. . . . . 85 %

Les veufs et les divorcés ayant un ménage en propre ont été assimilés aux agents mariés; les veufs et les divorcés sans ménage en propre ont été assimilés aux célibataires.

Les agents *engagés à titre temporaire* qui, au début de leur service militaire actif, étaient occupés la journée entière et directement par les Chemins de fer fédéraux depuis trois ans au moins, ont été traités comme le personnel engagé à titre durable au point de vue de la rémunération pendant le service militaire actif. Si ces mêmes agents avaient moins de trois ans mais plus d'une année de service, le traitement prévu ci-dessus leur a été payé pendant cent jours; s'ils avaient moins d'une année de service, le traitement précité leur a été versé pendant soixante jours.

En revanche, le montant de la solde qui est imputé sur la rétribution des agents ayant le grade d'officier ou de sous-officier supérieur a été ramené, selon le grade, de 10 %—50 % à 10 %—40 %.

3. *Nouvelle réglementation des heures de travail du personnel administratif.* Pendant l'hiver 1940/41, en application de l'ordonnance nº 8 du département fédéral de l'économie publique sur les mesures restreignant l'emploi des carburants et combustibles liquides et solides, il a été décidé de fermer le samedi, dès le 12 octobre 1940, les bureaux de la Direction générale et des Directions d'arrondissement, ainsi que d'introduire du lundi au vendredi l'horaire de travail continu, avec pause d'une demi-heure à midi; cet horaire a été fixé de manière à compenser en majeure partie les heures de travail perdues le samedi matin.

4. Le 20 décembre 1939, le Conseil fédéral a pris un *arrêté réglant provisoirement le paiement d'allocations pour perte de salaire aux travailleurs en service militaire actif.* Cet arrêté s'applique à tous les employeurs et travailleurs liés par un engagement de droit public ou de droit privé.

Ont donc aussi eu droit à ces allocations les militaires qui, chaque fois qu'ils étaient appelés au service actif, se trouvaient en rapports de service avec les Chemins de fer fédéraux. L'allocation a été versée en cas de service actif d'une quinzaine au moins, pour chaque jour de service actif donnant droit à la solde; elle comprenait une indemnité dite de ménage et une indemnité pour enfants. Le montant de ces deux indemnités était basé sur le coût de la vie et variait selon que les bénéficiaires habitaient des régions rurales, mi-urbaines ou urbaines. Les militaires non mariés ont reçu une allocation de 50 centimes par jour de service militaire actif.

L'allocation pour perte de salaire devait être imputée sur la rémunération à laquelle l'agent des Chemins de fer fédéraux a droit lorsqu'il est en service militaire actif (v. ch. 3 ci-dessus). Comme, dans la plupart des cas, le droit au salaire était plus élevé que l'allocation, ce n'est qu'exceptionnellement que celle-ci a été versée à nos agents.

Les dépenses qu'entraîne le paiement d'allocations pour perte de salaire sont couvertes pour moitié par les employeurs et les travailleurs assujettis à l'arrêté du Conseil fédéral et pour moitié par des subsides prélevés sur les deniers publics. La part à la charge des employeurs et des travailleurs est fournie de la manière suivante: L'employeur verse à la caisse 4 % du traitement ou du salaire de leur personnel, 2 % lui incombant en propre et 2 % étant dus par les travailleurs qui touchent le traitement ou le salaire; ces versements se font jusqu'au moment où le produit des 4 % atteint la moitié de l'ensemble des allocations payées pendant le service actif en cours.

Du 1er février au 31 décembre 1940, l'administration et le personnel ont chacun versé à la caisse de compensation de salaire 2 % du montant des

rétributions, c'est-à-dire chacun 2 535 673 fr. ou, au total, 5 071 346 fr. Les allocations payées au personnel ont atteint 611 150 fr. et le solde de 4 460 196 fr. a été versé à la caisse de compensation.

5. L'*effectif du personnel* a subi les modifications suivantes:

Le nombre des fonctionnaires, employés et ouvriers d'administration a été en moyenne de

27 488 en 1940,
27 328 en 1939,

d'où une augmentation de 160.

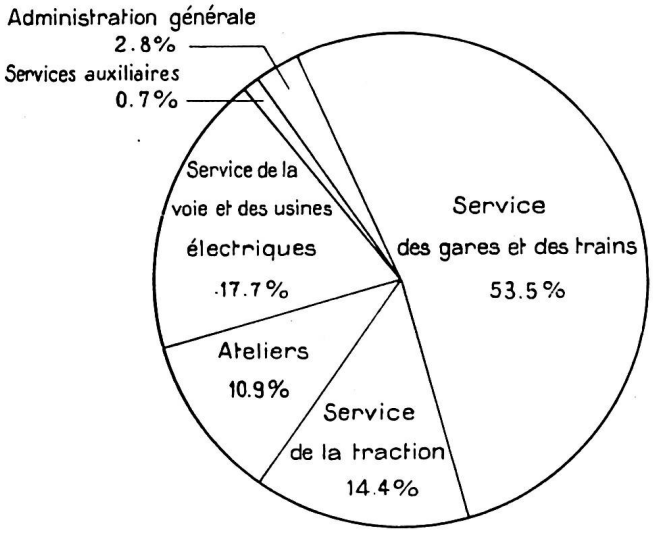
Nous avons en outre occupé des ouvriers d'entrepreneurs, c'est-à-dire des ouvriers qui ne se trouvent pas directement en rapports de service avec l'administration, mais sont fournis en cas de besoin par des entrepreneurs privés. Le nombre moyen de ces ouvriers a été de

2145 en 1940,
1363 en 1939,

d'où une augmentation de 782.

L'accroissement de l'effectif du personnel et l'utilisation d'un plus grand nombre d'ouvriers d'entrepreneurs s'expliquent par le fait qu'il a fallu remplacer des agents mobilisés, que les transports de voyageurs et de marchandises se sont maintenus à un niveau élevé et qu'il a été nécessaire d'intensifier l'entretien de la voie par des travaux de ballastage et de dressage, le manque de matériel ayant empêché les réfections de voies, et la mobilisation ayant retardé d'autres travaux d'entretien.

Figure 8.
Répartition du personnel entre les services en 1940.



6. Nous fondant sur l'arrêté du Conseil fédéral du 15 septembre 1939 réglant les rapports de service et les traitements du personnel fédéral pendant le service militaire actif, nous avons en outre occupé 275 bénéficiaires de rentes (anciens agents), principalement pour renforcer l'effectif du personnel des gares. Ces retraités ont accompli 24 881 journées de travail au total.

7. La *réduction des traitements, appointements, salaires et allocations fixes* du personnel (v. rapport de gestion pour 1939, chap. V, ch. 4, p. 12) n'a subi aucun changement durant l'exercice.

Cette réduction a permis d'économiser 11 354 495 fr. (11 399 815 fr. en 1939).

8. Comme l'an passé, les *allocations supplémentaires* (à l'exception de celles du personnel roulant, qui ont été rajustées en 1939 et sont déjà réduites de 12 % en moyenne) ont été abaissées de 12 % au maximum du taux nominal, conformément aux art. 17 et 18 de l'ordonnance du Conseil fédéral concernant la rétribution et l'assurance du personnel de la Confédération, du 27 décembre 1938. L'économie ainsi réalisée est de 211 617 fr.

9. En 1940 aussi, les *prestations de la caisse de pensions et de secours* sous forme de pensions aux invalides et veuves pensionnés ont été réduites de 5 % en moyenne et de 10 % au maximum, conformément à l'art. 23 de l'ordonnance précitée du Conseil fédéral du 27 décembre 1938.

La réduction des prestations de la caisse de pensions a permis d'économiser 2 888 222 fr. (2 843 135 fr. en 1939).

10. Conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 2 décembre 1940, nous avons accordé pour Noël 1940, dans la mesure suivante, des *allocations de famille et des suppléments pour enfants* aux agents les plus durement touchés par le renchérissement provenant de la guerre.

L'*allocation de famille* s'est élevée à 100 fr. pour les agents mariés dont le salaire annuel ne dépassait pas 4800 fr. Si leur salaire était supérieur, elle se réduisait de 10 fr. pour chaque tranche de 100 fr. ou fraction de 100 fr. excédant 4800 fr. Les célibataires remplissant une obligation légale d'entretien ou d'assistance ont eu droit à la moitié de l'allocation.

Les *suppléments pour enfants*, qui ont été versés aux agents dont le salaire annuel ne dépassait pas 7200 fr., se sont montés à 10 fr. lorsque l'agent avait un ou deux enfants et à 20 fr. lorsqu'il avait plus de deux enfants de moins de 18 ans.

Les allocations de famille et les suppléments pour enfants ont atteint un montant total de 1 981 414 fr.

11. En application de l'art. 62, al. 3, de la loi sur le statut des fonctionnaires du 30 juin 1927, le Conseil fédéral, par arrêté du 31 juillet 1936, avait autorisé l'administration des Chemins de fer fédéraux à régler les rapports de service des agents n'ayant pas qualité de fonctionnaires. Se fondant sur cette autorisation, le Conseil d'administration a édicté le 17 décembre 1940 les *règlements n° 38 sur les rapports de service des ouvriers de l'exploitation (règlement des ouvriers II) et n° 41 sur les rapports de service des employés (règlement des employés)*. Ainsi ont été nouvellement ordonnés les rapports de service — réglés jusqu'ici par de nombreuses prescriptions éparses — des ouvriers d'exploitation et des employés non nommés pour une période administrative.

12. Les *commissions disciplinaires* ont examiné quatre cas à l'intention des autorités de recours. Ces dernières ont accepté les propositions qui leur furent présentées et qui tendaient dans trois cas au maintien et dans un cas à l'adoucissement des peines.

13. Au cours de trois séances, les *commissions du personnel* ont donné leur avis, pour être transmis aux divisions compétentes, sur diverses questions intéressant le service d'entretien de la voie et celui des gares et des trains.

14. Nous avons octroyé des secours représentant une somme de 5240 fr., à la charge du *fonds de secours en faveur d'agents qui n'ont pas droit à la pension*, à 16 remplaçants et remplaçantes gardes-barrières ayant quitté le service pour raison d'âge et ne bénéficiant pas de la pension.

15. Nous avons alloué sur le *fonds Guyer-Zeller* des récompenses pour un montant de 678 fr. à seize agents qui, par leur sang-froid ou leur diligence, ont pu empêcher des accidents.

16. En vertu de l'art. 56 du statut des fonctionnaires, nous avons, dans 23 cas, donné *de plein gré des secours* à d'anciens agents licenciés du service par leur propre faute et se trouvant dans le besoin, ainsi qu'à des survivants de tels agents, eux-mêmes dans l'indigence. Ces secours se sont élevés au total à 24 960 fr.

17. Le *service psychotechnique* a donné son avis sur 72 candidats à des places d'apprentis du service des gares et 59 candidats à des places d'apprentis du service des trains.

Pour le compte des ateliers principaux des Chemins de fer fédéraux, de la fabrique d'armes à Berne et des ateliers fédéraux de construction à Thoune, ce service a fait passer un examen pédagogique à 546 candidats à des places d'apprentis professionnels et soumis encore 289 d'entre eux à un examen spécial destiné à révéler leur aptitude professionnelle.

Le service psychotechnique a examiné les connaissances scolaires de 701 candidats au service de la traction et les aptitudes spéciales de 484 d'entre eux pour le service des locomotives. Il s'est enfin prononcé sur 29 candidats au service de visiteurs.

Huit rapports spéciaux ont été établis.

18. Le *service de prévention des accidents* a continué l'instruction du personnel du service d'entretien de la voie. Dans 27 conférences données en 12 différents endroits, l'ensemble du *personnel des installations électriques* a été renseigné sur le but des efforts déployés en vue de prévenir les accidents et invité à collaborer à ces efforts. A l'aide d'exemples pratiques, ce personnel a eu l'occasion de se familiariser avec les mesures de précaution à prendre lors de courses pour raisons de service et de travaux aux installations à courant fort.

Le service de prévention des accidents a discuté avec le personnel de surveillance des ateliers principaux les mesures prises et encore à prendre pour stabiliser les succès réalisés.

La *fréquence relative des accidents pour l'ensemble du personnel des CFF* est en légère augmentation. Le nombre des accidents graves notamment, a quelque peu augmenté.

B. Assurance du personnel.

1. *Caisse de pensions et de secours.*

a. Nous avons réglé les cas énumérés ci-après conformément aux statuts:

Cas d'invalidité et de décès	DG	Arrondissements			Total	Année précédente
		I	II	III		
Invalides:						
ayant droit à la pension complète ([a] dont 47 des ateliers principaux)	68 [a]	134	171	156	529	633
ayant droit à une pension partielle	—	2	—	1	3	5
Assurés actifs décédés ([b] dont 13 des ateliers principaux)	18 [b]	34	39	36	127	137
veuves pensionnées	14	28	32	28	102	107
orphelins pensionnés	6	17	24	39	86	98
orphelins de père et de mère, pensionnés	—	—	—	5	5	3
Invalides décédés	49	144	223	179	595	563
veuves pensionnées	25	82	135	97	339	366
orphelins pensionnés	2	4	18	13	37	69
orphelins de père et de mère, pensionnés	3	—	1	—	4	8
Veuves décédées	62	75	114	91	342	291
orphelins de père et de mère, pensionnés	—	1	—	—	1	13
Pension de veuve supprimée	—	—	—	—	—	1
orphelins de père et de mère, pensionnés	—	—	—	—	—	2
Veuves remariées	—	4	2	1	7	2
Orphelins n'ayant plus droit à la pension	25	72	86	43	226	219
Orphelins de père et de mère n'ayant plus droit à la pension	5	12	9	4	30	20
Assurés indemnisés conformément à l'art. 41	—	1	—	—	1	2

En outre, les commissions de la caisse ont accordé des secours dans le sens de l'art. 43 des statuts pour un montant de 24 882 fr. 70 (97 cas).

b. Le tableau ci-après donne l'effectif des assurés actifs et des traitements assurés au 31 décembre 1940, ainsi que le nombre des invalides, veuves et orphelins pensionnés et des proches parents secourus.

Assurés actifs	1940	1939	Traitements assurés 1940	Traitements assurés 1939
Assurance complète	25 080	25 508	129 898 776 fr.	132 174 099 fr.
Assurance-épargne	1 971	1 264	5 629 113 »	3 136 010 »

	1940	1939	Pensions annuelles 1940	Pensions annuelles 1939
Invalides pensionnés	11 418	11 481	42 203 911 fr.	42 187 991 fr.
» provisoirement pensionnés à la charge de l'exploitation	14	24	43 096 »	101 690 »
» partiels pensionnés	151	161	64 807 »	72 801 »
Veuves pensionnées	7 283	7 195	12 269 597 »	11 963 484 »
Orphelins pensionnés	919	1 020	453 743 »	505 586 »
Orphelins de père et de mère, pensionnés	71	83	67 348 »	80 649 »
Orphelins incapables de gagner leur vie, pensionnés	360	351	199 732 »	198 152 »
Invalides et proches parents secourus	58	61	29 198 »	30 622 »
Personnes secourues conformément à l'art. 56 de la loi sur le statut des fonctionnaires	23	23	24 960 »	24 960 »

Le nombre des assurés actifs et le montant des traitements assurés ont augmenté par suite des nouveaux engagements de personnel. Le premier s'est accru de 279 unités et le second de 217 780 fr.

c. Le compte de profits et pertes se solde par un gain de $0,_8$ million de francs en chiffres ronds, contre une perte d'environ $2,_1$ millions de francs en 1939. Cet heureux résultat provient en majeure partie du fait que le nombre des mises à la pension est resté fort en deçà des prévisions (521 au lieu de 927).

d. On trouvera à la page 126 du présent rapport tout renseignement sur le bilan arrêté le 31 décembre 1940.

e. Le portefeuille de la caisse de pensions et de secours, qui était de 365 289 261 fr. 80 en 1939, s'est accru de 4 845 297 fr. 60 et atteint ainsi la somme de 370 134 559 fr. 40. A la fin de l'année, l'évaluation des titres a fait ressortir une plus-value de 8 818 fr. 75.

2. *Assurance contre les accidents.*

a. En 1940, nous avons payé pour notre personnel à la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents, à Lucerne, les primes suivantes:

Pour les accidents professionnels:	1940	1939
Salaires assurés	126 523 100 fr.	126 581 300 fr.
Primes	1 435 441 »	1 808 843 »
Taux de prime moyen	$11,_{35}$ ‰	$14,_{29}$ ‰
Pour les accidents non professionnels:		
Salaires assurés	125 984 704 fr.	126 042 656 fr.
Primes	688 751 »	689 506 »
Taux de prime moyen	$5,_{47}$ ‰	$5,_{47}$ ‰

La Caisse nationale nous a versé pour notre service d'agence 169 935 fr., contre 185 397 fr. en 1939. Comme rabais sur les primes pour accidents d'exploitation en 1939, elle nous a remboursé 180 884 fr.

b. En 1940 également, nous avons accordé, 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 payé aux pensionnés de l'ancien chemin de fer du Seetal, à la charge du compte d'exploitation, l'allocation de renchérissement qu'ils recevaient de cette compagnie. Ces secours et allocations représentent au total une somme de 35 708 fr. 20, contre 36 198 fr. 20 en 1939.

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

Etaient assurés au 31 décembre 1940 conformément aux art. 16 et 17 des statuts (les chiffres correspondants de 1939 sont entre parenthèses):

Classe *a* (médecin et médicaments seulement) 22 709 (22 120) hommes et 1149 (1155) femmes;

Classe *b* (indemnité de chômage seulement) aucun (aucun) assuré.

Classe *c* (médecin, médicaments et indemnités de chômage) 195 (181) hommes et 17 (12) femmes.

Le compte de profits et pertes de notre caisse d'assurance en cas de maladie est reproduit aux pages 128 et 129 du présent rapport.

La classe *a* a présenté un solde actif de 64 004 fr. 40 (en 1939, une perte de 62 841 fr. 15), ce qui provient principalement de l'augmentation dès

le 1er janvier 1940 de la cotisation mensuelle de chaque membre de 3 fr. 50 à 3 fr. 70. Le fonds de compensation a, de ce fait, passé de 506 163 fr. 25 à 570 167 fr. 65.

Comme la classe *b* ne comptait aucun assuré, le fonds de compensation s'est accru du montant de ses intérêts, soit 227 fr. 75. Il a atteint 9337 fr. 35 à la fin de l'exercice, contre 9109 fr. 60 en 1939.

La classe *c* s'est soldée plus favorablement qu'en 1939. L'excédent de dépenses de 227 fr. 25 a fait, en effet, place à un bénéfice de 1043 fr. 10. Aussi le fonds de compensation a-t-il passé de 906 fr. 10 à 1949 fr. 20.

Le fonds spécial s'est accru de 3818 fr. 45 (3711 fr. 95 en 1939) et se trouve être, à fin 1940, de 152 763 fr. 45 (148 945 fr. en 1939).

La morbidité au cours de l'exercice est indiquée à la page 130 du présent rapport, dans la statistique du compte de profits et pertes de 1940. Les frais par assuré (soins pharmaceutiques et médicaux, séjour dans un hôpital et autres moyens de guérison) se sont élevés à 42 fr. 99 (en 1939: 45 fr. 05) pour les caisses-maladie des ateliers et à 44 fr. 78 (en 1939: 47 fr. 35) pour celles des arrondissements. La situation s'est ainsi quelque peu améliorée. Sur les neuf unités administratives, trois, contre quatre l'année précédente, accusent une perte (caisses-maladie des ateliers de Bellinzone et de Coire, ainsi que de l'arrondissement de Lausanne).

Nous avons soumis les comptes de notre caisse-maladie pour 1939 à l'Office fédéral des assurances sociales; ils n'ont fait l'objet d'aucune observation.

C. Service médical.

1. Au cours de l'exercice, 13 879 cas de maladie et 3321 accidents nous ont été annoncés, contre 15 182 et 3193 en 1939.

Le total des jours de maladie et d'accident (courtes absences comprises) a été de 450 637 (460 204 en 1939), soit de $16,_{39}$ jours par agent, au lieu de $16,_{84}$ l'année précédente.

La morbidité a été la suivante pour les différentes activités:

	1940	1939
Service de bureau	$11,_{43}$ jours	$11,_{04}$ jours
Service en plein air . . .	$20,_{34}$ »	$20,_{77}$ »
Service de bureau et en plein air	$14,_{31}$ »	$14,_{93}$ »
Service sur les locomotives	$15,_{19}$ »	$16,_{04}$ »
Service dans les trains. .	$19,_{43}$ »	$19,_{10}$ »
Service dans les ateliers .	$15,_{76}$ »	$16,_{35}$ »

En moyenne (courtes absences non comprises), *la guérison a exigé:*

	en 1940	en 1939
dans les cas de maladie .	$25,_{61}$ jours	$24,_{41}$ jours
dans les cas d'accident . .	$22,_{27}$ »	$21,_{56}$ »

2. Nous avons fait

en 1940	en 1939	
1318	742	examens d'admission,
393	477	examens de mise à la retraite,
1005	1011	examens de contrôle dans des cas de maladie.

3. Dans le courant de 1940, une grande partie de nos agents ont été vaccinés contre la variole. Cette vaccination a entraîné environ 330 interruptions de service, avec un total de 3300 jours de maladie, qui sont pris en considération dans les tableaux ci-dessus.

Bien que, chacun le sait, notre personnel ait été fortement mis à contribution, son état de santé s'est révélé satisfaisant. Les agents qui ont moins bien résisté aux exigences accrues du service étaient d'un âge déjà avancé ou connus depuis des années pour être de constitution affaiblie. Les cas d'épuisement par suite de surmenage en service ont été examinés avec une attention particulière, pour être transmis aux chefs d'exploitation compétents.

VI. Economat.

A. Achat de matériaux.

L'économat a procédé, en 1940, à des *achats de matériaux* dont les plus importants sont les suivants:

Matériel de superstructure et d'enclenchement	17 932 tonnes
Dont:	
Rails d'acier (livrés en partie seulement)	9 478 tonnes
Traverses de fer (livrées en partie seulement)	66 500 pièces
Traverses de bois	26 754 pièces
Matières de consommation pour la traction (charbon non compris) . .	7 521 tonnes
Fers et autres métaux pour les ateliers, etc..	8 956 tonnes
Matériaux de construction (ciment, carbure de calcium, etc., couleurs)	1 281 tonnes
Articles divers pour les ateliers, etc. .	1 203 690 fr.
Matières de chauffage, d'éclairage et de nettoyage; matériel électrique, clôtures, ingrédients pour la suppression de la poussière et pour le désherbage, etc.	4 452 560 fr.
Objets d'inventaire, matériel de bureau, etc.	1 756 370 fr.
Uniformes de service	1 397 360 fr.

B. Vente de matériaux de rebut.

L'économat a *vendu:*

des matériaux de rebut des ateliers et autres services pour.	586 363 fr.
du matériel de rebut de la voie pour	1 248 947 fr.

C. Ravitaillement en charbon.

121 527 tonnes de combustible fossile ont été importées au cours de l'exercice.

Nos stocks de charbon, de 130 706 tonnes au début de 1940, étaient, à la fin de l'année, de 92 402 tonnes dont 5349 tonnes de houille de la Sarre entreposées pour le compte du département fédéral de l'économie publique.

VII. Tarifs et publicité.

A. Généralités.

La *Conférence commerciale* des entreprises suisses de transport et des intéressés au trafic, a tenu sa 51e séance le 19 mars.

Dans la seconde moitié de l'exercice, le département fédéral de l'économie publique, vu la pénurie de combustibles, décida de limiter les heures d'ouverture des magasins, restaurants, etc. (Ordonnance No 7 du 5 septembre 1940). Il se réserva cependant d'autoriser des exceptions en faveur des exploitations accessoires des entreprises de transport. Dans les cas où cette compétence a été déléguée aux cantons (art. 4 de l'ordonnance), les exceptions accordées par ceux-ci aux exploitations accessoires du chemin de fer en ce qui concerne la fermeture générale des magasins, ont été appliquées en vertu des prescriptions non pas cantonales, mais fédérales.

B. Service des voyageurs et des bagages.

1. Les *billets du dimanche* ont été émis jusqu'au 5 mai et à partir du 31 août.

2. La facilité de transport propre à *stimuler le trafic touristique de l'étranger vers la Suisse* (30 % de réduction sur les billets ordinaires pour voyageurs individuels et les abonnements généraux de 8 et 15 jours, 15 % sur les billets pour sociétés et pour familles) a été accordée toute l'année.

3. En vue de donner à la population indigène l'occasion de faire dans de meilleures conditions des voyages de villégiature, notamment sur de grandes distances, *un abonnement de vacances suisse* a été émis, *à titre d'essai*, du *1er mai au 31 octobre*. L'abonnement coûtait 9 fr. et donnait droit à un demi-billet (billet ordinaire d'aller et retour, billet circulaire à itinéraire fixe et billet combinable) pour l'aller au lieu de séjour et le retour, ainsi qu'à 5 demi-billets de simple course ou d'aller et retour pour des excursions au départ du lieu de séjour ou de gares intermédiaires. Les abonnés étaient tenus de séjourner au moins 5 jours (jours d'arrivée et de départ compris) au lieu de villégiature. Le rayon de validité s'étendait aux lignes des CFF et de la plupart des entreprises de transport privées ainsi qu'aux lignes d'automobiles de l'administration des postes. Des *cartes complémentaires* au prix de 3 fr. prolongeaient de 7 jours la durée de validité initiale, qui était de 10 jours. Ces cartes donnaient droit à 3 nouveaux demi-billets d'excursion. L'abonné pouvait se faire délivrer 3 cartes complémentaires au maximum, de sorte qu'il avait la possibilité de faire, à bon compte, des voyages de vacances de 10, 17, 24 et 31 jours. Les enfants en compagnie du détenteur de l'abonnement étaient transportés gratuitement jusqu'à 6 ans et à moitié prix de 6 à 16 ans.

Les abonnements de vacances furent bien accueillis par le public. Jusqu'à la fin de l'année, il a été vendu 146 804 abonnements et 106 224 cartes complémentaires.

Avec l'aide financière de la Confédération, les abonnements de vacances ont de nouveau été *émis à partir du 15 décembre* (jusqu'au 31 mars 1941).

4. Le *tarif des abonnements généraux* a été réédité le 1er juillet; il apporte les améliorations suivantes:

Des abonnements généraux de 1 et de 12 mois sont émis; ils peuvent être payés en *une fois* ou par *mensualités*. Le paiement par mensualités permet de prolonger mois par mois l'abonnement d'un mois jusqu'à un an, mais aussi pour une période moins longue, c'est-à-dire pour un nombre quelconque de mois.

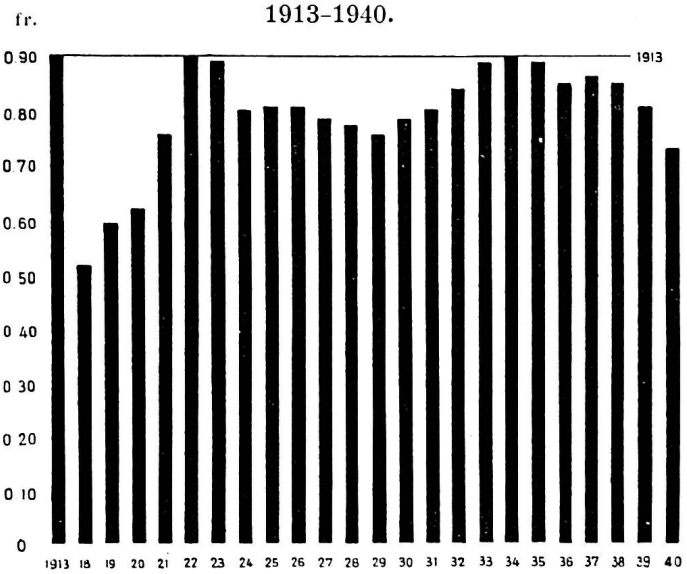
Les nouvelles cartes pour abonnements généraux annuels payables par acomptes sont établies de telle manière qu'elles peuvent être utilisées pour les trois classes de voiture pendant 12 mois. A cet effet, elles contiennent 12 feuilles intitulées 1er à 12e acompte, sur lesquelles est inscrite la durée de validité et sont collés les timbres-quittances pour les mensualités payées. Les timbres-quittances indiquent en même temps la classe pour laquelle les abonnements sont valables. Ce système permet à l'abonné de changer de classe d'un mois à l'autre.

Jusqu'alors, les abonnements généraux n'étaient que de 3 ou de 12 mois. Les abonnements de 12 mois étaient payables comptant ou en *3 acomptes*, les deux premiers de 3 mois et le troisième de 6 mois. Un nouvel abonnement devait être établi lors du versement de *chaque* acompte, et l'abonné devait fournir chaque fois une nouvelle photographie.

Figure 9.

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

1913-1940.



Le nouveau tarif prévoit au surplus la possibilité de porter la validité des abonnements généraux de 8 jours à 15, 23 et 31 jours, et celle des abonnements généraux de 15 jours à 23 et 31 jours. Pour la formation du prix de ces abonnements, le nouveau tarif prévoit la même marge entre les classes que celle des abonnements généraux à longue échéance (jusqu'au 1er juillet: 1 : 1,4 : 2; dès cette date: 1 : 1,33 : 1,66).

Enfin, un dépôt n'est plus exigé pour les abonnements généraux délivrés.

5. A partir du 1er juillet, la délivrance des *abonnements pour demi-billets et des abonnements pour parcours combinables* (série IV) n'est plus subordonnée au versement d'un dépôt.

6. Les *abonnements régionaux de vacances* lancés, en 1937, par quelques entreprises de transport privées pour les régions touristiques les plus importantes, ont aussi été émis pendant la saison de 1940. Les Chemins de fer fédéraux étaient intéressés à quelques-uns de ces abonnements.

7. Comme ces dernières années, les administrations intéressées au tarif pour le transport de sociétés, à l'exception du chemin de fer du Sihltal, ont concédé pendant l'hiver 1940/41 aux *écoles publiques et privées* (écoles, instituts et pensionnats), pour les *excursions d'hiver* qu'elles organisent et dirigent, l'octroi uniforme des taxes d'aller et retour les plus faibles du tarif pour écoles (taxes du 1er degré d'âge).

8. Les Chemins de fer fédéraux et la plupart des autres entreprises de transport suisses ont conclu avec la Caisse suisse de voyage, qui se propose de faciliter aux ouvriers et employés les voyages d'agrément et de villégiature, une convention visant la vente de timbres de voyage, la remise de prospectus par les gares et l'acceptation des bons de voyage en paiement de billets des entreprises de transport suisses. La Caisse suisse de voyage est entrée en activité à mi-juillet.

9. La guerre nous a amenés à prendre les mesures suivantes:

a. Les *prescriptions concernant les transports militaires* par chemins de fer et bateaux *pendant le service actif* ont été rééditées pour le 1er mai 1940. Elles ont été développées pour tenir compte des expériences faites depuis la mobilisation de septembre 1939 et des modifications rendues nécessaires par le regroupement des services de l'armée.

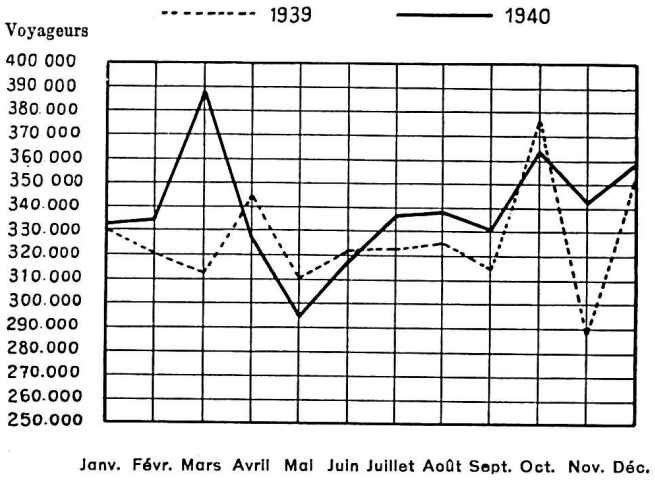
b. Dès le 1er mai 1940, la taxe pour le dépôt de bagages à main jusqu'à 30 jours a été réduite de *moitié* (10 ct. par colis et par 24 heures) pour les *effets personnels consignés par des militaires.*

c. Pour faciliter les *visites de famille aux militaires en service actif*, les commandants des états-majors et des unités ont été autorisés à délivrer aux militaires des légitimations permettant aux membres de leur famille figurant sur ces pièces (père et mère, épouse et enfants mineurs) de faire avec *un billet ordinaire de simple course* le voyage de leur lieu de domicile au lieu de cantonnement du militaire et retour, à condition que le prix du billet soit au moins de 2 fr. 80 en IIe ou de 2 fr. en IIIe classe, sans la surtaxe pour train direct Aucune réduction n'est accordée sur cette surtaxe. La même facilité a été concédée pour les visites de famille aux *femmes* incorporées dans les services complémentaires. Sont considérés, dans ce cas, comme membres de la famille: S'il s'agit de femmes mariées, l'époux et les enfants; s'il s'agit de femmes célibataires, les parents.

d. Le *règlement concernant le transport des indigents suisses revenant de l'étranger*, du 1er septembre 1894, n'est pas suffisant pour permettre aux autorités de remplir les tâches qui leur incombent en période extraordinaire. Aussi avons-nous édicté pour le 1er juillet, de concert avec l'office fédéral de guerre pour l'assistance, des prescriptions spéciales sur le transport de Suisses de l'étranger rentrés au pays sans ressources. Les prescriptions prévoient que les rapatriés (hommes, femmes, enfants) sont transportés à demi-taxe avec des billets de 3e classe sur les lignes des entreprises de transport intéressées. Sur présentation de bons spéciaux établis par les commissaires de rapatriement et les chefs du service d'assistance des arrondissements territoriaux 1 à 12, les bénéficiaires peuvent obtenir les billets gratuitement à toutes les gares. Les prix de transport sont payés après coup sur la base des bons par l'office fédéral de guerre pour l'assistance.

Figure 10.

Voyageurs transportés par jour en 1939 et 1940.



e. Des demi-billets ordinaires de 3e classe sont remis gratuitement aux *participants aux camps de travail pour émigrants.* Les taxes sont payées par le département fédéral de justice et police ou par la direction centrale des camps pour émigrants, à Zurich.

f. Les participants aux *œuvres de secours en faveur de l'agriculture* (organisées dans quelques cantons) et aux *camps de travail agricoles* institués par l'office d'économie de guerre du canton de Zurich, ont été autorisés à voyager avec des demi-billets sur présentation de légitimations spéciales. Une réduction de 75 % sur les taxes ordinaires de simple course, tant pour l'aller que pour le retour, a été en outre accordée aux participants aux *actions de secours organisées par l'Union nationale des associations générales d'étudiants de Suisse.*

10. Les indications ci-après montrent le développement du trafic dans certains domaines présentant un intérêt particulier:

a. Abonnements pour parcours déterminés:

	Nombre d'abonnements délivrés (avec et sans surtaxe pour trains directs)		Recettes, y compris la taxe de confection, mais sans les surtaxes pour trains directs fr.	
	1940	1939	1940	1939
Série A: Abonnements pour 20 courses simples à effectuer en trois mois	42 576	40 494	409 163	376 056
Série B: Abonnements pour 10 courses aller et retour à effectuer en trois mois	36 291	33 746	1 014 925	884 083
Série B I: Abonnements pour 10 courses aller et retour à effectuer en un mois	71 717	63 143	793 479	682 597
Série I: Abonnements ordinaires pour un nombre illimité de courses	61 439	67 785	875 998	940 945
Série Ia: Abonnements ordinaires pour deux courses journalières simples	88 255	81 959	1 329 100	1 215 279
Série II: Abonnements d'écoliers pour un nombre illimité de courses	176 327	180 365	1 679 006	1 692 030
Série IIa: Abonnements d'écoliers pour un nombre illimité de courses certains jours seulement	52 749	54 836	360 109	359 340
Série III: Abonnements d'ouvriers pour une course aller et retour par jour ouvrable	447 468	408 280	4 289 654	3 975 597
Série IIIa: Abonnements d'ouvriers pour deux courses aller et retour par jour ouvrable	92 676	98 925	740 389	779 430
Série IV: Abonnements annuels pour parcours combinables	2 955	2 697	530 254	497 769
Abonnements d'ouvriers pour visites à la famille	5 782	3 863	88 404	59 047
Total	1 078 235	1 036 093	12 110 481	11 462 173

b. Abonnements généraux:

Abonnements généraux de	Nombre d'abonnements délivrés 1940			1939
	Ancien tarif valable jusqu'au 30 juin	Nouveau tarif valable à partir du 1er juillet	Total	
8 jours	1 497	4 019	5 516	5 387
15 »	1 377	2 396	3 773	5 474
Cartes complémentaires	—	1 137	1 137	—
30 jours	632	—	632	1 049
3 mois, pour 1 personne[1]	6 719	—	6 719	12 399
6 » » 1 personne[2]	3 727	—	3 727	5 462
12 » » 1 personne	350	357	707	749
3 » » 2 personnes[1]	266	—	266	466
6 » » 2 personnes[2]	171	—	171	225
12 » » 2 personnes	15	17	32	28
1ers acomptes pour 1 personne	—	6 425	6 425	—
2es—12es » » 1 personne	—	24 173	24 173	—
1ers » » 2 personnes	—	196	196	—
2es—12es » » 2 personnes	—	880	880	—

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

au total		part des CFF	
1940	1939	1940	1939
8 377 618 fr.	7 834 891 fr.	7 243 510 fr.	6 628 612 fr.

c. Abonnements pour demi-billets:

	Nombre d'abonnements délivrés		Produit de la vente au total		Produit de la vente part des CFF	
	1940	1939	1940	1939	1940	1939
pour 3 mois	2 464	1 832	338 314 fr.	297 882 fr.	299 546 fr.	263 746 fr.
» 12 »	826	823				

[1]) Y compris les 1er et 2e acompte de cartes annuelles.
[2]) 3e acompte de cartes annuelles.

d. Billets combinables suisses:

Nombre de billets délivrés		Produit de la vente au total		Produit de la vente part des CFF	
1940	1939	1940	1939	1940	1939
52 473	98 986	1 622 675 fr.	3 979 853 fr.	1 170 323 fr.	2 659 786 fr.

e. Billets internationaux à coupons combinables:

Nombre de billets délivrés en Suisse		Recettes [1]) de toutes les administrations suisses		Recettes [1]) part des CFF	
1940	1939	1940	1939	1940	1939
1 638	10 570	143 730 fr.	1 044 511 fr.	129 664 fr.	886 166 fr.

f. La vente des billets pour parcours des Chemins de fer fédéraux, par des *agences de voyage privées*, a produit 942 493 fr. (5 108 506 fr. en 1939).

g. Par suite de la guerre, nos agences à l'étranger, qui passeront sous peu à l'Office central suisse du tourisme, n'ont vendu que très peu de billets. Aussi les recettes ont-elles été si insignifiantes que nous pouvons renoncer à fournir des indications sur les chiffres enregistrés.

h. La vente des billets émis pour les *trains spéciaux à prix réduits organisés par l'administration* a produit 316 500 fr. (230 300 fr.), après déduction des frais de publicité, qui s'élèvent à 11 850 fr. en chiffres ronds (14 300 fr.).

i. Les recettes que les *excursions à prix réduits, organisées* sous forme de voyages de sociétés *par les gares* des CFF, ont procurées à notre réseau en 1940, se sont élevées, après déduction des frais de publicité (10 106 fr. contre 61 902 fr. en 1939), à 556 330 fr. (1 218 746 fr.).

C. Service des marchandises et des animaux.

1. La Turquie et la Lithuanie ont adhéré à la *Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer* du 1er octobre 1938. Des dispositions transitoires ont été introduites pour le trafic des marchandises avec l'Espagne, qui n'a pas encore ratifié la nouvelle CIM. Des restrictions concernant le paiement des frais de transport, les remboursements et les débours, ainsi que le droit de modifier le contrat de transport en ce qui concerne ces frais et remboursements, ont été apportées au *tarif international des marchandises*, du 1er octobre 1938, pour le trafic avec quelques pays.

2. Les *ports de Birsfelden* et d'*Au* ont été ouverts au trafic par chemin de fer (importations et exportations) dès le 1er juin 1940. Le droit de port et la taxe de manœuvre sont calculés comme pour les ports du Rhin de Bâle St-Jean et de Bâle Petit-Huningue. Le transport jusqu'à et au départ de Bâle est régi par les tarifs applicables à Bâle CFF.

3. La réduction de 50 % du prix de transport concédée en vertu de l'*art. 22 des prescriptions générales de tarif* pendant la période du 15 octobre au 15 mai, pour les semenceaux de pommes de terre provenant de cultures visitées et reconnus sains et purs de sorte, a été accordée en 1940 dès le 15 septembre déjà pour les semenceaux d'origine étrangère.

4. Pour les marchandises tombant sous le coup de l'*ordonnance du Conseil fédéral du 19 avril 1940 touchant l'évacuation*, la Confédération et les entreprises de transport suisses intéressées au trafic direct des marchandises versent sous forme de détaxes une contribution aux frais occasionnés par l'évacuation.

5. Les entreprises de transport intéressées au service direct suisse des colis express et des marchandises ont accordé la franchise de port pour les *dons transmis par la Croix-Rouge internationale ou ses organisations nationales* aux prisonniers de guerre, aux internés, aux soldats et civils blessés ou malades des pays belligérants, aux évacués et aux réfugiés civils des territoires envahis. La Confédération leur bonifie la moitié du prix de transport. Nous avons accordé une réduction de taxe de 50 % pour le *matériel de campement à destination ou au départ des camps de travail pour émigrants.*

Le *transport gratuit* a été accordé pour les *dons* destinés aux incendiés de Vrin (Grisons).

La franchise de port a été accordée par les chemins de fer et les entreprises de navigation suisses pour les *fruits* de la récolte de 1940 *distribués gratuitement* par la commission de guerre pour l'assistance de la Conférence suisse pour le service social. La régie fédérale des alcools a bonifié aux transporteurs la moitié du port des envois en question.

6. Nous avons accordé pour 28 expositions de marchandises et 70 expositions d'animaux l'application du *règlement concernant l'octroi de réductions de taxes pour les objets destinés à des expositions.*

---

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

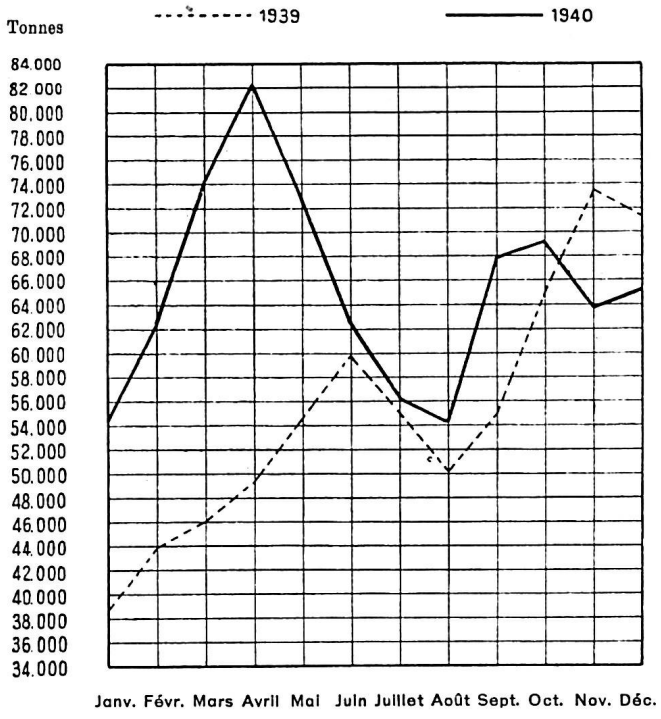
7. Les agents du *service de propagande* pour le trafic des marchandises se sont rendus auprès de 126 clients du chemin de fer et dans 33 gares. Ont été conclus 212 nouveaux contrats, dont 95 pour transports par wagons complets, 42 pour envois par lots de 1000 kg. au minimum, 65 pour expéditions partielles et 10 pour expéditions de bétail. 256 contrats ont été annulés, dont 88 pour transports par wagons complets, 122 pour envois par lots de 1000 kg. au minimum, 26 pour expéditions partielles, 8 contrats spéciaux et 12 pour expéditions de bétail. L'agence commerciale de Bâle a pris contact avec 145 maisons.

Par rapport aux années précédentes, l'activité du service de propagande a été quelque peu réduite.

8. Le *tarif direct suisse des marchandises* concernant le trafic avec le chemin de fer Bulle-Romont, les chemins de fer électriques de la Gruyère, les chemins de fer électriques veveysans et le chemin de fer Montreux-Oberland bernois a été réédité pour le 1er janvier 1940 en raison de la réduction des distances d'application.

Figure 11.

Tonnage des marchandises transportées par jour ouvrable en 1939 et 1940.



9. Les *tarifs exceptionnels communs suisses* ont été l'objet des principales modifications et adjonctions suivantes:

Ont été admis dans la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel nº 31 pour l'exportation de diverses marchandises d'origine suisse: Les baraques en bois, neuves et démontées, les tissus et tapis de coton, ainsi que les dentelles et broderies en coton. Durant l'interruption du trafic sur la ligne Genève–Bellegarde, le tarif a aussi été appliqué pour les envois transbordés de Genève à Annecy au moyen de camions.

Le tarif exceptionnel nº 45 pour fonds à broder, fils et broderies brutes de et pour St-Gall, dont l'application avait été suspendue à partir du 22 octobre 1917, a été abrogé le 30 avril.

Le tarif exceptionnel temporaire nº 50 pour produits agricoles d'origine suisse a été appliqué en 1940 également.

10. Diverses *taxes exceptionnelles* introduites pour lutter contre la concurrence des lignes étrangères ont été majorées ou supprimées. Les articles suivants, en revanche, ont été mis au bénéfice de taxes exceptionnelles:

a. *En service interne suisse:* Bois de châtaignier Faido–Maroggia et extrait de châtaignier Maroggia–Zurich-Wollishofen; carbure de calcium destiné à la fabrication d'engrais Flums–Meiringen, Gampel, Hohtenn et Viège; ciment de Roche (Vd.) à destination des gares de Bâle et de Zurich; talc moulu au départ de Brusio; sel de Möhlin et Pratteln à destination des gares tessinoises; en outre, pour faciliter la récupération et l'utilisation des déchets, les feuilles de betteraves à sucre à destination de l'entreprise d'asséchement à Worb, et le sang d'animaux liquide à destination de l'entreprise de préparation de matières d'affouragement à Münsingen;

b. Pour l'*exportation* de minerai de fer au départ de Sargans, Trübbach, Martigny et Sembrancher;

c. Pour l'*importation* d'huile d'arachide.

La parité des taxes avec des voies étrangères n'est plus octroyée depuis le 1er février 1940 pour les envois qui, des gares destinataires suisses, sont transportés par camions à des localités situées dans la zone de desserte d'une autre gare (clause de transport par automobile).

11. *L'appendice temporaire afférant au transport des houilles au départ de Bâle* a été supprimé le 15 septembre, vu que ses taxes (de concurrence) n'étaient plus en harmonie avec les conditions tarifaires actuelles.

12. En trafic-marchandises *germano-suisse*, les tarifs austro-suisses, abrogés, ont été remplacés par des tarifs spéciaux pour les marchandises de groupage, la pâte de bois, le bois de chauffage, la magnésite et le talc. De nouveaux tarifs pour brais et poix de goudron de houille et pour eau oxygénée ont été introduits.

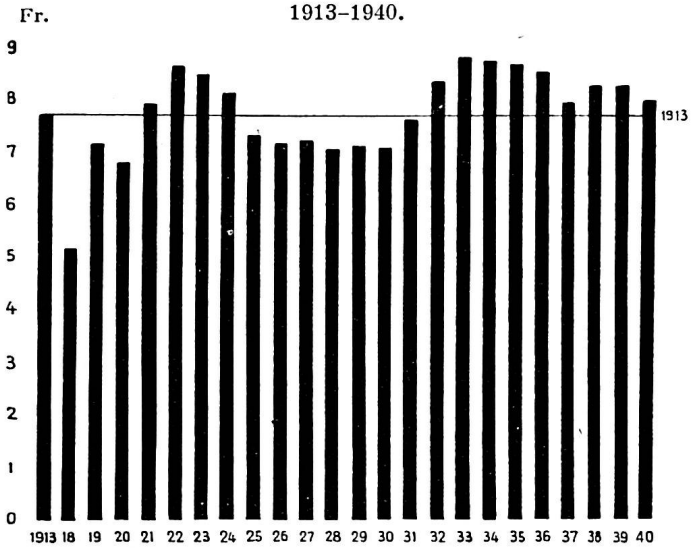
Aux fins d'adaptation aux nouvelles conditions tarifaires et au nouveau cours, les tarifs suivants ont été réédités: Tarifs pour expéditions partielles, pour malt, pour produits céramiques; tarif des ports de mer; tarifs exceptionnels pour bière, pour pâte de bois cellulaire (cellulose), pour électrodes en charbons agglomérés, pour certains produits chimiques au départ de Rheinfelden (Baden), pour argile, pour pelures de cacao et pour engrais potassiques.

Ont été abrogés: Le tarif pour céréales et légumes à cosses au départ des ports du Rhin et du Main; le tarif pour sucre, le tarif exceptionnel pour pro-

duits à base de goudron de houille, le tarif pour fruits du midi de Genève transit à destination de l'Allemagne, ainsi que le tarif exceptionnel pour pyrites à destination de certaines gares suisses.

Figure 12.

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



13. En trafic-marchandises *entre la Bohême, la Moravie et la Slovaquie* d'une part, et la *Suisse* d'autre part, le tarif pour charbon de bois a été abrogé pour la fin de l'année et n'a pas été remplacé.

14. *En trafic avec des gares desservant des ports danubiens*, les taxes pour céréales ont été majorées le 1er novembre, celles pour benzine le 1er décembre. Le tarif pour benzine a été réédité à cette occasion.

15. Par suite de l'absence de tout envoi, le tarif exceptionnel pour *céréales*, etc. au départ de *Strasbourg* a été abrogé pour le 31 mars.

16. Tous les tarifs-marchandises polono-suisses ont été abrogés pour le 31 janvier 1940.

17. En trafic *yougoslave-suisse*, les tarifs spéciaux pour œufs, volailles, minerai de chrome et vins ont été réédités, et de nouveaux tarifs créés pour le transport de poissons frais, de magnésite, de tourteaux, de betteraves à sucre en cossettes et de chanvre.

18. En trafic *hungaro-suisse*, les tarifs pour vins, malt, bauxite, foin et paille ont été remplacés pour le 15 septembre.

19. Aux fins d'adaptation à la réforme des tarifs italiens, une nouvelle classification des marchandises pour la grande vitesse et pour les denrées alimentaires d'origine italienne a été introduite le 16 avril en trafic-marchandises *italo-suisse*, par un XIe supplément à la partie I *B* (Prescriptions tarifaires et classification des marchandises); la partie II *B* (tableaux de tarifs pour les parcours italiens) a été rééditée pour la même date. Une nouvelle édition de la page de tarif pour métaux et métaux ouvrés a paru le 16 juillet. Les feuilles de tarif pour benzine, gasoil, vins, châtaignes, fruits du midi et oignons comestibles, ont été également supprimées au cours de 1940.

20. Les raisons qui avaient motivé leur introduction ayant cessé d'exister, les tarifs désignés ci-après ont été supprimés en trafic *franco-suisse:* Le 1er février, le tarif de transit Marseille–Buchs et St-Margrethen, en outre les tarifs exceptionnels pour benzine, crin, pommes de terre, oignons, etc., au départ de Genève; le 16 septembre, le tarif des céréales Marseille–Suisse et, fin septembre, le tarif des céréales Bordeaux–Suisse. Ont été en outre supprimés, plusieurs tarifs exceptionnels pour marchandises diverses au départ de Genève transit pour des gares suisses.

Diverses taxes spéciales de transit Bouveret frontière–points frontières germano-suisses ont été introduites en faveur du trafic de transit franco-allemand pour la durée de la suspension du trafic entre Bellegarde et Genève.

21. Par suite des événements de guerre à l'ouest, le trafic-marchandises *germano-italien*, qui emprunte normalement la voie de Bâle, a été, à partir du 10 mai, acheminé un certain temps par des gares frontières de l'est du pays. Afin de couvrir le surcroît de frais, des suppléments de détournement ont été introduits pour les taxes non italiennes.

Le 1er avril, les tarifs exceptionnels qui avaient été créés en raison de la concurrence des lignes françaises, ont été supprimés. Le 8 avril, les taxes spéciales pour houilles en provenance de la Sarre ont été majorées et, le 1er mai, des taxes spéciales pour houilles au départ des gares desservant les ports rhénans de Ludwigshafen et de Mannheim ont été introduites. Le tarif pour charbons a été réédité pour le 1er juillet; en même temps, des suppléments de détournement ont été publiés pour le cas où les transports ne pourraient être acheminés par les voies prévues au tarif. La partie italienne du tarif direct a été rééditée le 16 avril sous forme de 3 fascicules.

22. Le tarif direct pour le *trafic-marchandises entre la Bohême, la Moravie, la Slovaquie* d'une part, *et l'Italie* d'autre part, a été abrogé le 30 juin. Ce trafic sera réglé par un tarif spécial, dans le cadre du tarif germano-italien.

23. En trafic-marchandises *Italie–Scandinavie*, les taxes de soudure non italiennes des classes du tarif direct qui étaient basées sur la concurrence maritime, ont été majorées le 1er janvier 1940. En outre, des prescriptions ont été édictées, permettant d'appliquer aussi le tarif direct aux envois qui, par suite de la fermeture des points frontières de Sassnitz et de Warnemünde, doivent être détournés par Padborg.

24. Par suite de la guerre, les tarifs directs ont été supprimés dans les trafics désignés ci-après:

a. Italie–France;
b. Italie–Angleterre;
c. Italie–ports belges et hollandais par les voies d'acheminement des rives gauche et droite du Rhin;
d. Italie–Belgique par les voies d'acheminement de la rive droite du Rhin;
e. Italie–Belgique par l'Alsace.

D. Publicité.

1. La guerre qui se poursuit, et surtout son extension à d'autres théâtres, ont naturellement porté un coup très dur au tourisme suisse. Le nombre des hôtes étrangers a diminué dans des proportions désastreuses aussi bien pour les entreprises de transport que pour les centres de villégiature. Aussi des mesures furent-elles adoptées en vue de créer pour le trafic touristique des conditions aussi favorables que possible. C'est ainsi que les entreprises suisses de transport ont pris en avril la décision, qui s'imposait tout naturellement mais dont les effets pratiques restaient problématiques, de proroger jusqu'au 31 mai 1941 le délai pendant lequel était accordée la réduction extraordinaire de 30 % pour voyageurs individuels et de 15 % pour sociétés et familles venant de l'étranger. Eu égard à la réduction de la durée du travail à 5 jours par semaine, les billets du dimanche furent délivrés durant l'hiver 1940/41 à partir du 1er novembre le vendredi déjà, dès 17 h. De plus, l'abonnement de vacances, qui avait eu un si grand succès en été, a été réintroduit à partir du 15 décembre.

La statistique des nuitées d'hôtes étrangers montre que les prévisions les plus pessimistes étaient pleinement fondées. Dans les chiffres du mouvement des étrangers, de beaucoup inférieurs à ceux des années précédentes, les nouvelles arrivées ne comptent que pour une faible part: Le plus grand nombre étaient des étrangers séjournant dans les hôtels et sanatoriums, venus en Suisse avant la guerre déjà ou en d'autres circonstances et qui y sont restés. Heureusement, le nombre des touristes suisses non seulement se maintint au niveau de l'année précédente, mais encore, pour certains centres favorisés, le dépassa. Dans quelle mesure l'évacuation volontaire qui s'est produite dans certaines régions frontières a influencé cette situation, tout au moins au printemps, c'est ce que nous ne pouvons déterminer exactement. Remarquons que les nuitées ont augmenté dans une proportion relativement forte.

Les résultats financiers du tourisme ont toutefois été sensiblement moins favorables que ne le faisait prévoir l'augmentation du nombre des hôtes, parce que le renchérissement de tous les articles d'hôtellerie et du matériel des entreprises de transport, joint à la tendance du public voyageur d'éviter toute dépense superflue, n'ont pas laissé une marge suffisante de bénéfice.

2. Par suite de la continuation et de l'extension de la guerre, l'activité de nos *agences* de Paris, Amsterdam et Bruxelles a de nouveau subi d'importantes restrictions. Notre bureau de Paris a dû être fermé temporairement le 13 juin. A l'exception d'un garçon de bureau, tous les agents, depuis lors, se trouvent en Suisse et sont, en tant qu'ils n'ont pas pu être chargés de missions spéciales à l'étranger, occupés provisoirement dans les services de l'exploitation. Toutes les autres agences ont maintenu leur exploitation avec un personnel réduit et dans un cadre plus restreint. Le 31 décembre, c'est-à-dire au moment où nos agences passèrent au nouvel Office central suisse du tourisme, 46 fonctionnaires et employés, contre 157 le 1er septembre 1939, étaient encore occupés dans les agences; à fin 1940, deux chefs d'agence étaient encore sous les drapeaux.

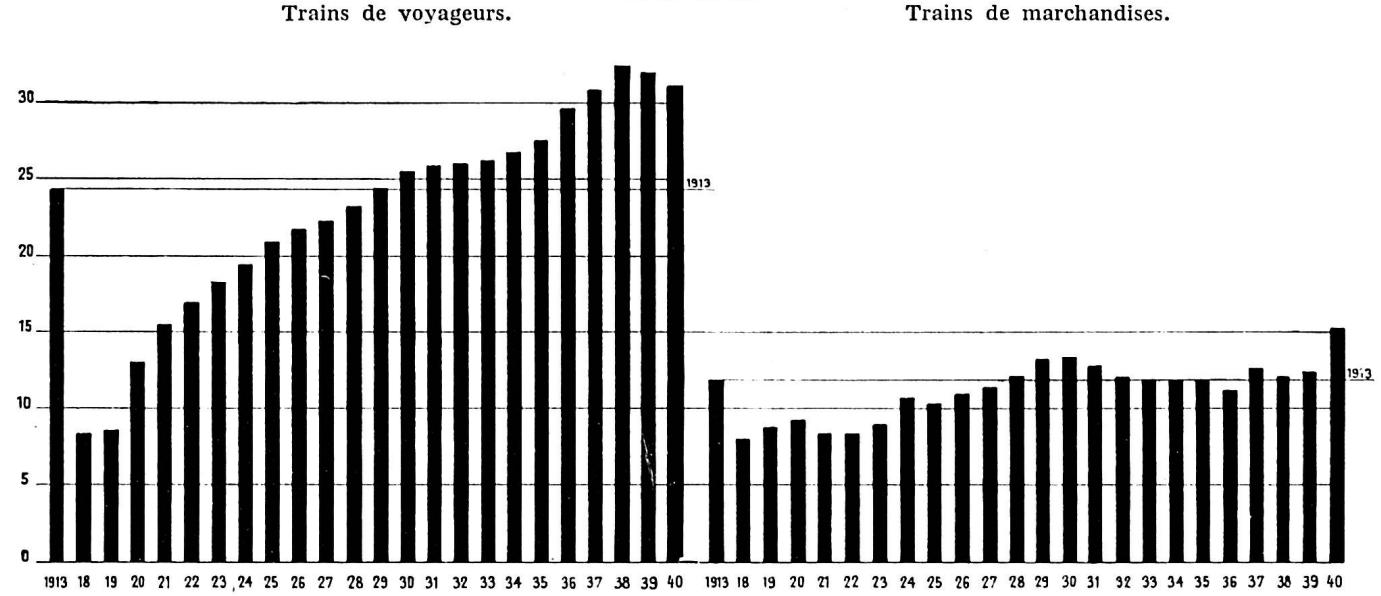
3. En commun avec les PTT et l'Office national suisse du tourisme, nous avons participé à la Foire suisse d'échantillons de Bâle. Notre stand a servi à la propagande en faveur de l'abonnement de vacances. Nous avons, au même titre, organisé un stand au Comptoir suisse de Lausanne où notre participation a fait une forte impression.

Etant donnée la stagnation du trafic touristique international, nous avons renoncé à prendre part pour notre compte à des foires et expositions à l'étranger. Nous avons, en revanche, appuyé la participation en commun de l'Office national suisse du tourisme et de l'Office suisse d'expansion commerciale à la Fiera di Milano et à la Foire d'automne de Leipzig. Nous avons eu à Milan l'occasion de montrer l'importance de l'électrification des chemins de fer suisses.

Figure 13.

Nombre de trains par jour et par km de ligne.

1913–1940.



4. La propagande des journaux et périodiques s'est limitée à des manifestations de caractère spécial. Nous avons notamment appuyé par diverses annonces la propagande en faveur de l'abonnement de vacances.

Les facilités de transport octroyées à des personnes dans l'intérêt de la propagande touristique représentent un montant de 10 560 fr. et se sont réparties entre 43 journalistes, 9 photographes, 4 reporters et techniciens de radio, 149 opérateurs de cinéma, 50 conférenciers et 3 employés de bureaux de voyages. La section des tarifs-voyageurs a, en outre, délivré 153 permis de libre parcours à des employés de bureaux de voyages. La plupart des bénéficiaires étaient des Suisses. Parmi les étrangers on compte: 12 Allemands, 19 Français, 12 Anglais, 6 Italiens, 5 Belges, 4 Hollandais et 10 d'autres pays.

5. La propagande sous forme d'imprimés s'est trouvée limitée presque exclusivement à l'intérieur du pays.

Annoncer et faire connaître le nouvel abonnement de vacances a été au premier plan de la propagande. Une affiche «Parcourez la terre helvétique avec l'abonnement de vacances», lithographie d'après Hans Erni, Lucerne, a été publiée, de même qu'un petit prospectus à fort tirage. Nous avons en outre fait faire, pour être suspendu dans les voitures, un panonceau «Les CFF offrent du nouveau», signalant diverses innovations de tarif. L'introduction du nouveau système d'abonnements généraux nous a amenés à publier une réclame de gare spéciale, ainsi qu'un nouveau prospectus. Les affiches du St-Gothard et du Simplon ont été rééditées. Une affiche, déjà prête à l'exception du titre, qui est une lithographie d'après Baumberger (viaduc du Rhin près d'Eglisau), a été complétée par une mention sur l'électrification des chemins de fer suisses. L'institution des bons de voyage offerts comme cadeau a été rappelée au public par une affiche de O. Baumberger intitulée «Offrez des voyages». Nous avons fait imprimer, pour la correspondance des agences, des cartes postales illustrées représentant l'entrée nord du tunnel du St-Gothard. En vue de donner de l'impulsion au trafic des sports d'hiver au départ de Berne et de Genève, nous avons fait éditer de petits horaires spéciaux. D'entente avec le service topographique fédéral, nous avons préparé pour la propagande à l'étranger une carte de voyage au 1:650000 revue et corrigée, tirée pour le moment en deux langues.

6. Avec l'édition de 1941, le calendrier des CFF a paru pour la dixième fois. Sous le titre «Images du pays», il comprend 53 paysages et sujets d'architecture et d'histoire.

7. Quelques-uns des films de 16 mm sur l'exploitation des Chemins de fer fédéraux qui avaient été tournés pour l'Exposition nationale de 1939, ont été remaniés pour le service général de prêt, auquel nous avons en outre procuré diverses copies de films existant déjà.

8. Les démarches que nous avions entreprises, en vue de la saison d'été, pour obtenir du commandement de l'armée la levée de l'interdiction de publier le bulletin météorologique journalier, n'ont malheureusement pas abouti.

D'entente avec le commandement de l'armée, le bulletin météorologique d'hiver a été rétabli le 13 décembre, et il sera publié jusqu'au 28 février. Il renseigne sur 62 stations et paraît tous les vendredis, indiquant les observations de la veille. Il n'est pas diffusé à l'étranger.

9. Nous avons poursuivi en 1940 le contrôle de l'affichage dans nos gares et stations les plus importantes. 109 gares ont été successivement visitées. Nous tenons la main à ce que les conventions passées avec les administrations de chemin de fer et les sociétés de navigation étrangères soient maintenues, même si ces entreprises ne peuvent fournir aucune contre-prestation pour le moment. Il importe au tourisme suisse que notre propagande à l'étranger ne soit pas entièrement suspendue ou du moins que nous remplissions nos obligations afin d'être en bonne posture pour reprendre notre propagande dès que la guerre sera terminée.

Nous tenons aussi à ce que sur notre réseau l'affichage soit fait de telle sorte que les affiches aussi bien étrangères que suisses soient vraiment mises en valeur. Le contrôle méthodique de nos gares et stations nous a permis de mettre plus d'ordre dans ce domaine; l'enlèvement de vieilles affiches a fait une place utile pour du matériel récent et actuel.

10. La chorale spéciale des CFF a organisé à Langnau (Emmental) deux représentations pour les écoles, une soirée-concert et une représentation pour la troupe, en collaboration avec la section Armée et Foyers. Des films de voyage ont été projetés à ces diverses occasions.

11. Au cours de soirées patriotiques organisées dans de nombreuses localités en collaboration avec nos gares, Willy Fischer de Ragaz a présenté son film en couleurs «Connais-tu ta patrie?» En outre, le chef de notre agence de Bruxelles, qui est encore au service militaire en ce moment, a eu l'occasion de faire plusieurs conférences de propagande chez les internés de langue française.

VIII. Gares et trains.

A. Généralités.

1. Nous avons passé avec le Conseil d'Etat de Bâle-Campagne une convention provisoire relative à l'exploitation des installations des ports rhénans de Birsfelden et d'Au.

2. Nous avons conclu avec la Compagnie suisse des wagons-restaurants S. A., à Berne, un avenant au contrat du 1er février/9 mars 1935 concernant l'exploitation de wagons-restaurants sur le réseau des Chemins de fer fédéraux.

3. Par suite de rupture de la voie entre Evires et St-Laurent (Haute-Savoie), sur la ligne Annemasse-Annecy, tout le trafic avec le territoire français situé au delà du tronçon en question s'est trouvé

interrompu dès le 4 septembre. Il a pu reprendre le 21 octobre, après qu'un pont provisoire eut été construit. Entre temps, des autocars ont assuré le service direct des voyageurs.

B. Recrutement et instruction du personnel.

1. Pour couvrir nos besoins probables en agents de gare et de train, nous avons engagé 130 apprentis du service des gares et 55 apprentis du service des trains.

2. Des *examens de capacité* ont eu lieu pour les apprentis du service des gares qui, entrés en 1938, ont terminé leur apprentissage au cours de l'exercice et pris part au cours final de quatre semaines.

C. Service des voyageurs.

1. La remobilisation générale de l'armée, le 11 mai, les mouvements de troupes qui s'ensuivirent, les arrivées d'internés dans la seconde quinzaine de juin, ainsi que les relèves d'unités d'armée tout au cours de l'année, ont fortement mis à contribution nos chemins de fer qui se sont acquittés de leur tâche sans incidents notables.

2. En raison de la guerre dans les pays voisins, les correspondances internationales par trains directs se sont présentées de la manière suivante:

Allemagne. Le 21 janvier, les courses de voitures directes ont repris par Schaffhouse (une paire de trains), Ste-Marguerite (deux paires) et Buchs (une paire); à Bâle DRB, en revanche, les correspondances ont continué d'être assurées comme précédemment au moyen de trains-navette par la ligne bâloise de raccordement. Le 1er avril, l'Allemagne a introduit l'heure d'été, en avance de soixante minutes sur celle de l'Europe centrale; les horaires des communications internationales ont pu être cependant rajustés d'une façon satisfaisante. Du 12 mai au 24 août, le trafic a dû être complètement interrompu sur la ligne bâloise de raccordement. Par Schaffhouse et Buchs, les correspondances par trains directs ont été totalement suspendues dès la mi-mai, tandis que, par Ste-Marguerite, elles étaient maintenues en permanence moyennant le transbordement des voyageurs aux gares frontières. Le trafic a été toutefois rétabli dans les mêmes conditions par Schaffhouse et Buchs (une paire de trains par chaque gare) dès le 9 juin. En Allemagne, l'heure d'été, qui devait être primitivement appliquée jusqu'au 4 octobre, l'a été également en hiver.

France. Jusqu'à la mi-juin, quatre paires de trains directs ont circulé à destination et au départ de Genève, tandis que deux paires de trains avec voitures directes étaient mis régulièrement en marche par Vallorbe et Delle et une paire par Pontarlier. La bataille de France eut pour conséquence un arrêt complet du trafic par tous les points frontières. Depuis lors, les communications n'ont été rétablies que par Genève, le 15 décembre, au moyen de deux paires de trains directs.

Italie. Le 15 juin, donc immédiatement après son entrée en guerre, l'Italie a introduit à son tour l'heure d'été et apporté des restrictions à l'horaire sur les lignes de transit. Le trafic touristique a éprouvé de ce fait quelques difficultés passagères qui ont pu être cependant écartées dès le 1er juillet. Pendant le reste du temps, les communications ferroviaires avec l'Italie se sont déroulées normalement.

3. Nous avons supprimé les courses de bateaux Rorschach–Lindau et Romanshorn–Friedrichshafen, les unes à partir du 17 mai, les autres dès le 5 juin, en raison du manque de voyageurs. Le trafic international par bateaux sur le lac de Constance est ainsi entièrement interrompu jusqu'à nouvel ordre.

D. Service des marchandises.

1. Pour assurer le transport de marchandises de première nécessité, nous avons à nouveau envoyé, à la requête d'administrations de chemins de fer étrangères, un grand nombre de *wagons suisses* à l'étranger.

2. La pénurie de wagons se faisant toujours plus sentir, nous avons été contraints de prendre de nouvelles dispositions pour accélérer la circulation des wagons, d'abaisser encore les délais de chargement, de déchargement et de réexpédition, et d'augmenter les indemnités de retard pour wagons. Cette dernière mesure a été rapportée le 1er juillet.

3. L'augmentation des transports par cadres (containers) nous a obligés à faire l'acquisition d'un nouveau nombre de petits cadres.

4. L'horaire pour le transport d'animaux vivants a perdu son importance d'autrefois, ces animaux pouvant être maintenant transportés sans surtaxe pour grande vitesse par tous les trains de marchandises et trains ordinaires de voyageurs. L'Office fédéral des transports s'est rallié, par conséquent, à notre proposition tendant à la suppression, à titre d'essai, de l'horaire en question pour la période actuelle.

5. En raison des hostilités, le trafic-marchandises a été interrompu sur la ligne bâloise de raccordement du 28 mai au 25 juin et sur le parcours St-Louis–Bâle-St-Jean à partir du 14 mai. Aux autres points de transit, le trafic a été arrêté en partie temporairement, en partie définitivement.

6. Au début de juin, le Chemin de fer allemand du Reich a suspendu le trafic des marchandises à destination de la Suisse et en transit par nos lignes, à l'exception des transports de charbon pour l'Italie. Cet état de choses a pris fin le 13 août.

7. Le 20 novembre, la ligne Genève–Bellegarde a été rouverte au trafic pour deux paires de trains-marchandises par jour. (Ce trafic est de nouveau interrompu depuis le 28 mars 1941.)

8. Les transports de détail se sont intensifiés à la suite de la réquisition par l'armée de véhicules routiers et des restrictions apportées à la vente des carburants liquides. C'est ainsi que, pour le dernier trimestre de l'exercice, l'augmentation est de 15 à 20 % par rapport aux chiffres des trois derniers mois de 1939.

E. Horaire.

1. Par arrêté du Conseil fédéral du 4 décembre 1939, le Département fédéral des postes et des chemins de fer a été autorisé, pendant la durée de l'ex-

ploitation de guerre des entreprises de transport, à édicter, en cas de besoin et après avoir demandé l'avis du directeur militaire des chemins de fer, des prescriptions dérogeant au règlement du 22 juin 1923 concernant l'établissement des horaires des chemins de fer et des entreprises de navigation. En vertu de cet arrêté, la présentation et la discussion comme à l'ordinaire des projets de l'horaire valable à partir du 19 mai 1940 n'ont pas été suivies d'une conférence intercantonale des horaires, mais les gouvernements cantonaux ont été priés de soumettre à l'Office fédéral des transports les requêtes sur lesquelles l'accord n'avait pu se faire. L'Office devait trancher en dernier ressort, d'entente avec le directeur militaire. Au cours de la procédure d'approbation de l'horaire, il y eut au total 366 requêtes, dont 275 concernaient les Chemins de fer fédéraux. Nous avons fait droit, totalement ou en partie, à 30 % des revendications, tandis que 63 % d'entre elles étaient retirées par les gouvernements des cantons. Par rapport à celui de 1939/40 tel qu'il était en vigueur avant la guerre, l'horaire 1940/41 prévoit, pour les trains de voyageurs, 750 000 km./trains de moins et, par rapport à l'horaire civil réintroduit le 8 octobre 1939, 460 000 km./trains environ de plus. Ces derniers résultent d'un nouvel assouplissement de l'horaire des trains directs. Des restrictions ayant été apportées après coup au trafic international, il n'y a cependant aucune augmentation des km./trains dans l'ensemble.

2. Le Conseil fédéral ayant décrété le 10 mai la remobilisation de toute l'armée, l'horaire de guerre a été réintroduit le 11 mai à 00 h. 01. Cet horaire est resté en vigueur jusqu'au 8 juin. Le 9 juin à 00 h. 01, il a été remplacé par l'horaire civil préparé pour le changement d'horaire, qui devait primitivement avoir lieu le 19 mai.

3. Lors de l'entrée en vigueur de l'horaire d'hiver 1940/41, le 6 octobre, les parcours sur les lignes exploitées à la vapeur ont été réduits d'environ 12 %, en raison de l'insuffisance des approvisionnements en combustibles.

4. La conférence européenne des horaires ne s'étant pas réunie, les correspondances internationales de l'horaire entré en vigueur le 9 juin ont été fixées au cours de conversations qui ont été engagées le 2 février à Munich avec le Chemin de fer allemand du Reich et du 16 au 20 février à Gstaad avec la France, l'Italie et les Pays balkaniques.

5. Du 12 au 15 novembre, ont eu lieu à Vienne des entretiens, qui n'engageaient pas les participants, sur l'horaire d'été de 1941; étaient représentés les pays suivants: Allemagne, Bulgarie, Danemark, Finlande, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Roumanie, Slovaquie, Suède, Suisse et Yougoslavie. Les communications ferroviaires par les gares frontières allemandes et italiennes ne pourront être définitivement fixées que plus tard.

Le département fédéral des postes et des chemins de fer a fixé la durée de validité du prochain horaire annuel à la période allant du 5 mai 1941 au 3 mai 1942. La mise en vigueur de cet horaire coïncidera avec l'introduction, décidée par le Conseil fédéral, de l'heure d'été.

6. Un échange de vues a eu lieu à Berne, les 6 et 7 décembre, avec les délégués des chemins de fer français, qui étaient accompagnés de représentants des directions militaires allemandes des transports à Paris et à Bruxelles, au sujet de la reprise du trafic des trains directs via Vallorbe, Pontarlier et Delle, suspendu depuis la mi-juin. Des horaires prévoyant une paire de trains directs via Vallorbe et via Pontarlier et deux paires de trains directs via Delle, ont été établis pour le moment où les autorités allemandes d'occupation en France permettront la reprise du trafic.

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

1. Un avenant au contrat du 22 décembre 1932/3 février 1933 concernant l'exploitation de la ligne Moutier–Longeau a été conclu avec la Compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises, Berne-Lœtschberg–Simplon.

2. Nous avons conclu avec les administrations des chemins de fer Berne-Lœtschberg-Simplon, du Gürbetal, Berne-Schwarzenbourg et Berne-Neuchâtel, des contrats de cojouissance des gares de Thoune, Berne et Neuchâtel, ainsi que de la station de Chiètres.

G. Ouverture de gares et stations.

Nous avons ouvert le 5 février, entre Brougg et Birrfeld, une halte pour le «Münzelwerk» (commune de Hausen) et, le 2 décembre, entre la halte d'Emmen et la station de Waldibrücke, une halte privée non desservie.

IX. Traction et ateliers.

A. Acquisition et équipement de matériel roulant.

1. Au cours de l'exercice 1940, nous avons *mis en service* le matériel roulant ci-après:

Voie normale.

3 locomotives électriques de manœuvre de la série Ee $^3/_3$,
3 fourgons automoteurs rapides de la série RFe$^4/_4$,
4 tracteurs électriques de la série Te,
4 voitures RIC à couloir latéral, de la série AB^{4ü},
6 voitures de type léger, de la série BC^{4ü},
12 voitures de type léger, de la série C^{4ü},
6 fourgons RIC de la série F^{4ü},
1 fourgon RIC avec compartiment postal, de la série FZ^{4ü},
324 wagons couverts de la série K^3, dont 36 pour le compte du département fédéral de l'économie publique,

313 wagons ouverts des séries L^6 et $L^{6\,1}$,
4 wagons spéciaux ouverts, à quatre essieux, de la série O^1,
1 wagon spécial ouvert, à six essieux, de la série O,
8 ballastières basculantes de la série S^{kt},
5 ballastières de la série S^{3t}.

Voie étroite (ligne du Brunig).

1 voiture de la série B^4,
2 voitures de la série C^4.

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

Voie normale.

900 wagons des séries K^3 et $K^{3\,1}$ pour le compte du département fédéral de l'économie publique,
6 ballastières basculantes de la série S^{kt},
1 automotrice rapide double de la série Re $^4/_8$ (transformation de l'automotrice rapide Re $^8/_{12}$ avariée dans un incendie),
5 voitures de la série BC^4 } (anciennes voitures
5 voitures de la série $C^{4ü}$ } $AB^{4ü}$ à transformer).

Voie étroite (ligne du Brunig).

1 tracteur électrique de 100 CV, de la série Te,
2 trucs transporteurs à six essieux.

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

Voie normale.

5 voitures $AB^{4ü}$ en voitures BC^4,
7 voitures $AB^{4ü}$ en voitures $C^{4ü}$ à couloir central,
1 voiture $C^{4ü}$ en voiture-buffet de type léger, de la série $Cr^{4ü}$,
15 wagons L^4 mis au rebut en wagons ouverts de la série L^2,
16 vieux wagons en wagons de service, dont trois pour assurer la traction électrique.

Voie étroite.

1 voiture C^3 en un wagon de service de la série X^3.

B. Traction.

1. Pour couvrir nos besoins probables de personnel des locomotives, nous avons engagé 265 serruriers.

2. La Direction générale des Chemins de fer fédéraux a passé avec les directions des chemins de fer du Sud-Est et Lac de Constance-Toggenbourg une convention concernant l'emploi réciproque d'agents de locomotives et de véhicules moteurs, ainsi que la mise en compte des parcours faits par ceux-ci.

3. A la demande de la SNCF, les CFF se sont chargés, du 26 avril au 18 juin 1940, de conduire et d'accompagner les trains-marchandises destinés à la Suisse sur le trajet Ambérieu–Genève.

4. Le 6 octobre, des changements ont été apportés aux signaux de ligne. Nous avons ainsi pu non seulement améliorer l'ancienne signalisation des parcours en déviation, mais encore, grâce à l'utilisation de signaux lumineux de jour, obtenir une signalisation distincte pour chacun des branchements de divers types en position déviée, qui peuvent être franchis à des vitesses maximums différentes.

5. Depuis mars, notre parc de locomotives électriques et d'automotrices n'a plus suffi à assurer le gros trafic. Nous avons dû mettre en service des locomotives à vapeur qui, jusqu'à la fin de l'année, ont accompli sur les lignes électrifiées près de 140 000 kilomètres, ce qui représente 0,3 % environ des prestations totales effectuées sur ces lignes.

X. Voie et usines électriques.

A. Travaux neufs et de parachèvement.

1. Les travaux de *doublement* de voies ont été poursuivis. Aucun nouveau parcours à double voie n'a été ouvert à l'exploitation. Etaient en cours de construction les parcours Sisikon–Flüelen comme premier tronçon de la ligne Brunnen–Flüelen, Taverne–Lugano, Pfäffikon–Lachen et, comme tronçon de la ligne Flums–Mühlehorn, le nouveau tunnel à deux voies du Bommerstein.

A fin 1940, sur les 2885 km de lignes de notre propre réseau exploitées entièrement à nos frais, 1088 km étaient à double voie.

2. Pour répondre à diverses requêtes d'autorités et d'associations, un *programme* a été élaboré pour le doublement de voies d'autres lignes principales à simple voie des Chemins de fer fédéraux.

3. *Travaux importants achevés au cours de l'exercice:*

Transformation de la partie ouest de la remise aux locomotives de Fribourg; amélioration des installations de gare à Busswil; réunion des chauffages centraux du bâtiment de service est et du bâtiment de service de la poste à Bâle CFF; modification des deux raccordements de la ligne directe de jonction Hauenstein–Aarau; agrandissement de la cour de débord à Giubiasco; amélioration des voies à Maroggia pour permettre d'augmenter la vitesse de passage; transformation de l'extrémité sud de la gare en raison de l'introduction de la traction électrique par les FS et prolongement des voies A I—IV à Chiasso; construction d'une nouvelle voie de garage et d'une installation électrique de chauffage préalable des trains à Rapperswil; amélioration des locaux de service du chemin de fer et des installations du buffet de gare à Rorschach-Hafen.

4. *Travaux importants en cours d'exécution:*

Transformation et agrandissement des gares de Genève et de Neuchâtel; transformations à l'intérieur du bâtiment aux voyageurs de Berne ainsi que modifications et améliorations des installations de lumière et de force; déviation de la ligne Berne–

Wylerfeld à la Lorrainehalde, combinée avec le quadruplement des voies; aménagement de la voie A IV en voie de dépassement à Berthoud; construction d'une ligne directe pour trains de marchandises de la gare de triage de Bâle CFF à la ligne du Jura; modification des voies à Kaiserstuhl en vue du prolongement de la voie d'évitement; amélioration des voies à Renens, Immensee et Arth-Goldau pour permettre d'augmenter la vitesse de passage; installation de haut-parleurs sur les quais, dans les salles d'attente et au buffet de gare, et transformations à l'intérieur du bâtiment aux voyageurs à Zurich g. p.; extension des voies et du bâtiment aux voyageurs à Rüti/Zch.; établissement d'un passage pour piétons près du bâtiment aux voyageurs à Rorschach.

5. *Ponts: constructions et renforcements:*

Travaux achevés:

Remplacement du pont métallique sur la Menthoue près d'Yvonand; remplacement du pont sur le canal de Hagneck près d'Aarberg.

Travaux en cours:

Remplacement du pont métallique sur la Broye près de Payerne et transformation du pont du Langensand à Lucerne.

6. *Lignes de contact:*

Travaux achevés:

Extension des lignes de contact à des voies de remise à Lucerne; renforcement de l'isolation entre Zurich-Wollishofen et Thalwil.

Travaux en cours:

Extension de la ligne de contact à des voies pour trains de marchandises, à des voies de garage et de remise à Yverdon et Zurich; établissement de la ligne de contact pour la deuxième voie Pfäffikon–Lachen.

7. *Installations à basse tension et à courant faible.*

Travaux achevés:

Etablissement d'un central téléphonique automatique à Soleure g. p.

Travaux en cours:

Automatisation des installations téléphoniques entre Lausanne et Brigue et installation d'un central automatique à Brigue.

B. Passages à niveau.

1. 17 passages à niveau ont été supprimés au cours de l'exercice. 13 d'entre eux ont été remplacés par 8 passages inférieurs et 3 supérieurs, tandis que 3 l'étaient par des déviations de chemin; 1 passage à niveau enfin a pu être supprimé sans nécessiter de remplacement. Les travaux ont été exécutés à l'aide de crédits de chômage de la Confédération et des cantons et de contributions du chemin de fer.

2. Importants travaux achevés:

Construction des passages inférieurs de Giubiasco, de Case del Pozzo entre Cadenazzo et Magadino, et d'Al Monda entre Cadenazzo et Reazzino.

3. Importants travaux en cours:

Construction des passages inférieurs de Coulet près d'Allaman, de Berthoud (Kirchbergstrasse), de Gerra entre San Nazzaro et Ranzo-S. Abbondio ainsi que de Meilen, puis des passages supérieurs de Fedoccio entre Faido et Lavorgo, de Giubiasco et d'Altendorf.

4. A 5 passages à niveau jusque-là gardés, les barrières ont été enlevées et remplacées par des signaux en croix; 2 passages à niveaux jusque-là non gardés ont été pourvus de signaux électriques à feux clignotants. A 9 passages à niveau, le système de barrières a été amélioré.

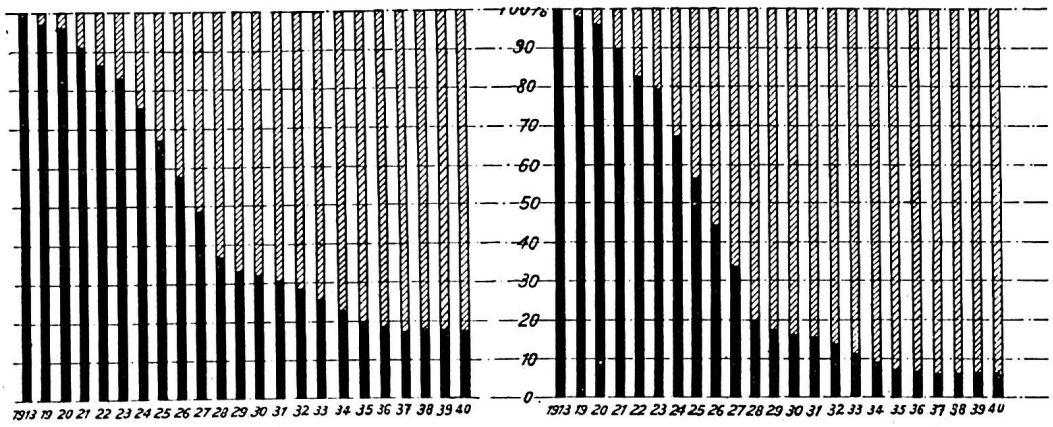
C. Installations de sécurité.

1. A Neuchâtel, Bâle CFF (côté ouest) et Berne g. p. (côté nord), de nouvelles installations d'enclenchement électrique étaient en construction. Dans 10 stations, les anciens signaux à figures ont été remplacés par des signaux lumineux, d'où amélioration notable de la signalisation.

2. Le block-system électrique a été installé sur le tronçon à double voie Wynigen–Berthoud; il était en cours d'exécution sur le parcours à double voie Sursee–Sempach et sur le parcours en simple voie Rotkreuz–Mühlau. Pour accélérer la succession des trains entre Lausanne et Renens, le block-system électrique a été entièrement automatisé entre Lausanne et Renens, et le poste de block de

Figure 14.

Développement de l'électrification.



Malley supprimé. Pour en accroître la capacité, la ligne fortement chargée Zurich g. p.–Zurich-Oerlikon a été subdivisée en cinq parcours de block au lieu de trois, et le block-system électrique automatisé.

3. Dans 3 stations, l'éclairage électrique des signaux et des aiguilles a été introduit ou développé.

D. Entretien de la voie.

Outre les travaux habituels d'entretien, il y a lieu de mentionner la fin des travaux de reconstruction de la remise incendiée au dépôt des locomotives de Rorschach.

E. Electrification.

1. La traction électrique a été introduite le 16 mai sur la ligne affermée Vevey–Puidoux-Chexbres.

2. Ont été achevés, sur la ligne du Brunig, les travaux d'abaissement des voies dans les tunnels du Lopperberg, de Käppeli et de Tschorren, le montage du nouveau pont sur la Grande Schliere et le déplacement du câble à courant faible de Lucerne au Brunig. Sont en cours d'exécution la pose des mâts entre Lucerne et Meiringen et le montage des consoles de support entre Giswil et Meiringen.

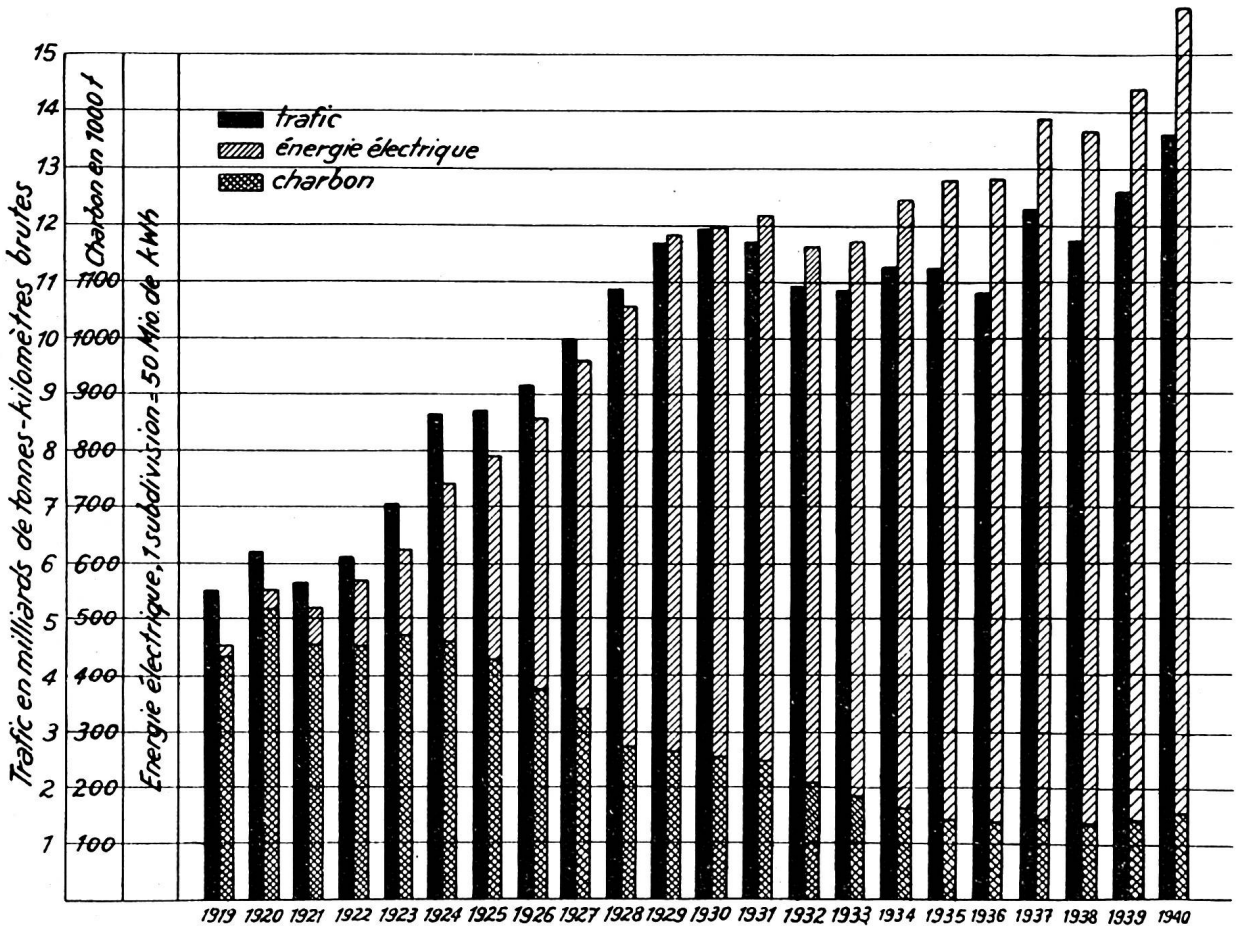
3. Pour répondre à diverses requêtes d'autorités cantonales et d'associations, un programme d'électrification de lignes encore exploitées à la vapeur, a été établi.

F. Alimentation en énergie.

1. *Production et consommation d'énergie.*

	1940 kWh	1939 kWh
Energie monophasée produite par nos propres usines:		
Groupe d'usines d'Amsteg-Ritom-Göschenen	323 388 000	287 252 000
Groupe d'usines de Vernayaz-Barberine-Trient	256 188 000	224 160 000
Usine de Massaboden . .	10 627 000	10 256 000
Total	590 203 000	521 668 000
Energie monophasée reçue:		
de l'usine de l'Etzel . .	100 805 000	101 913 000
d'autres usines.	60 451 000	47 575 000
Total de l'énergie monophasée produite par nos usines et reçue d'autres usines.	751 459 000	671 156 000
Energie triphasée produite par nos propres usines:		
Usine d'Amsteg	28 776 000	22 292 000
» de Vernayaz. . .	—	—
» de Massaboden .	5 165 000	4 576 000
Total	33 941 000	26 868 000
Energie monophasée et énergie triphasée produites par nos propres usines.	624 144 000	548 536 000
	(100 %)	(100 %)

Figure 15



dont:	1940 kWh	1939 kWh
a. par les usines d'accumulation de Ritom, de Barberine et de Vernayaz	226 480 000 (36 %)	181 481 000 (33 %)
b. par les usines au fil de l'eau d'Amsteg de Göschenen, de Vernayaz, du Trient et de Massaboden	397 664 000 (64 %)	367 055 000 (67 %)
Energie fournie pour la traction CFF, mesurée aux usines	712 436 000	645 416 000

Un marché a été conclu avec la «Nordostschweizerische Kraftwerke AG.» à Baden et la «AG. Bündner Kraftwerke» à Klosters au sujet de la fourniture d'énergie électrique complémentaire nécessaire pour l'hiver 1940/41.

2. *Usines.*

Usine d'Amsteg.

Au quatrième alternateur, une protection Buchholz a été installée et l'isolation des boulons améliorée. La partie effondrée de la galerie de déviation du bassin d'accumulation au Pfaffensprung a été remise en état et le renouvellement du pavage des radiers poursuivi, sauf une interruption pour laisser passer la Reuss, de mai à octobre.

Usine de Göschenen.

De la mi-janvier à la mi-mars, l'usine a été mise hors service pour permettre de réparer les dégâts causés par le gel à la vanne de la turbine.

Usine de Ritom.

Le lac de Ritom a atteint le 28 avril son abaissement le plus grand, $26,_7$ m, et contenait à cette date $4,_4$ millions de m³; il est revenu à son plein le 4 août avec $27,_5$ millions de m³. L'abaissement a commencé le 14 octobre; à la fin de l'année, le niveau avait baissé de $4,_6$m, et la quantité d'eau encore utilisable était de 22 millions de m³.

Usine de Vernayaz.

Une avarie au stator d'un alternateur a été réparée. La peinture des deux parties inférieures de la conduite forcée a été renouvelée, sans la couche de couverture.

Usine de Barberine.

La troisième turbine a été transformée et son alternateur remis en état. Le lac de Barberine a atteint le 27 avril son niveau le plus bas, avec un abaissement de $24,_0$ m, et $11,_4$ millions de m³; il est revenu, le 19 juillet, à son plein avec 39 millions de m³. L'abaissement a commencé le 7 novembre; à la fin de l'année, le niveau avait baissé de $5,_9$ m, et la quantité d'eau encore utilisable était de $31,_3$ millions de m³.

Usine de Massaboden.

Le 2e groupe triphasé a été transformé en groupe monophasé et l'installation de distribution modifiée en conséquence. La mise en service a eu lieu avec un nouveau transformateur.

Usine de l'Etzel.

Les dépenses de construction n'ont pas augmenté. Elles atteignaient à la fin de l'année le montant de $61,_4$ millions de francs, dont $14,_0$ millions pour achats de terrain. La «S. A. Etzelwerk» a été autorisée à élever temporairement de 20 cm le niveau normal du lac de la Sihl ($892,_{60}$). $2,_2$ millions de m³ d'eau de plus ont ainsi été obtenus pour la production d'une quantité égale de kWh.

Le lac de la Sihl a atteint son plus grand abaissement le 17 avril avec $6,_4$ m et contenait à cette date $31,_2$ millions de m³. Il est revenu le 29 septembre à la cote surélevée d'accumulation avec une contenance de 94 millions de m³. L'abaissement a commencé le 14 octobre. A la fin de l'année, son niveau était de $3,_1$ m au-dessous de la cote normale, et la quantité d'eau utilisable de 60 millions de m³, dont $33,_3$ millions de m³ pour les CFF.

3. *Lignes de transport.*

Dans le tunnel du St-Gothard, le deuxième câble renouvelé à 33/66 kW, a été mis en service.

4. *Sous-stations.*

A Puidoux, le nouveau bâtiment pour logements de service est habité depuis fin mars. A Emmenbrücke, les transformations entreprises pour alimenter la ligne du Brunig en énergie électrique sont en cours. A Göschenen, un transformateur a été modifié, et l'installation de distribution établie en vue de la fourniture du courant au chemin de fer des Schöllenen et au chemin de fer Furka-Oberalp pour le tronçon électrifié Andermatt–Disentis (fourniture commencée le 3 septembre).

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

1. Dans la nuit du 10 au 11 février, un rocher s'est abattu près du portail sud du tunnel de l'Axenberg sur le parcours Brunnen–Flüelen et a bloqué la voie. La circulation des trains a été interrompue le 11 février de 3 h. à 8 h. 10.

2. Sur le parcours Ebiglen–Oberried du chemin de fer du lac de Brienz, une avalanche est descendue de l'«Hirscherengraben» le 19 février au matin. Par leur pression, les fortes masses de neige et la charpente du pont routier supérieur qu'elles charriaient, déplacèrent la construction métallique du pont du chemin de fer sur ses culées, dans la direction du lac. Le trafic, interrompu du 19 février à 9 h. 20 au 20 février à 17 h. 25, fut assuré par transbordement.

3. Le 19 février également, à la suite d'une avalanche, la ligne du Brunig a été bloquée entre Giswil et Kaiserstuhl du 19 février à 18 h. au lendemain à 3 h. Le trafic a été maintenu par transbordement.

4. Entre Brougg et Birrfeld, la ligne de chemin de fer a été inondée par le Süssbach dans la nuit du 18 au 19 février; le trafic dut être interrompu cette nuit-là.

5. Dans la nuit du 11 au 12 juin, à 1 h. 30, des avions étrangers lâchèrent des bombes sur la gare de Renens, causant des dégâts aux voies, aux lignes de contact et à des wagons. L'exploitation de la gare et la circulation normale des trains ont pu

être rétablies le même jour au moyen de locomotives à vapeur.

6. Le 12 décembre au matin, une avalanche est descendue de l'Entschingtal près de Wassen et a recouvert la voie, sur une longueur de 100 m environ, d'une épaisse couche de neige. Le train 8545 qui se trouvait en cours de route ayant pénétré dans la masse de neige, la locomotive a déraillé. Le transbordement des voyageurs se révéla impossible. Vers le soir, le service des trains put être repris sur l'une des deux voies.

7. Le 16 décembre, à 23 h. 05, par une nuit claire, des avions étrangers ont survolé la ville de Bâle obscurcie, et jeté des bombes explosives, notamment sur la gare aux voyageurs de Bâle CFF. Des voies, un bâtiment de service et surtout des voitures ont subi d'importants dégâts. La circulation des trains n'a pas été entravée.

8. Le 22 décembre, à 20 h. 50 et à 21 h. 25, c'est-à-dire avant l'obscurcissement, des avions étrangers ont survolé la gare principale de Zurich et jeté des bombes incendiaires et explosives sur la gare aux marchandises et le viaduc du chemin de fer entre Zurich g. p. et Wipkingen. La ligne de contact a été endommagée. Pendant les travaux de réparation à cette ligne de contact, à 00 h. 25, une bombe à retardement a fait explosion: Trois agents du service d'entretien des lignes de contact furent grièvement blessés et deux autres légèrement. Le viaduc a également subi des dégâts. La circulation des trains de voyageurs entre Zurich g. p. et Oerlikon a dû être réduite considérablement pendant quelques heures; les trains de marchandises ont été détournés jusqu'à la pose d'un pont de fortune.

XI. Régime militaire des chemins de fer.

Depuis l'entrée en vigueur de l'exploitation de guerre des entreprises suisses de transport décrétée par le Conseil fédéral, le groupe d'exploitation III a changé deux fois de directeur: Au début de l'année, M. Bärlocher, ingénieur en chef, a été remplacé par M. Cottier, directeur d'arrondissement. Puis, quand celui-ci fut nommé, le 1er octobre 1940, directeur de l'Office fédéral des transports, c'est M. Hess, nouveau directeur du IIIe arrondissement, qui prit la tête du groupe d'exploitation III.

Parallèlement à la remobilisation générale de toute l'armée ordonnée par le Conseil fédéral pour le 11 mai, l'horaire de guerre fut remis en vigueur le même jour à 00 h. 01. Nous avons déjà parlé de cet objet sous chapitre VIII, E. 2. Au moment de la remobilisation générale, les états-majors du directeur militaire des chemins de fer et des directeurs de groupe d'exploitation reprirent, eux aussi, le service militaire actif; mis de piquet à fin mai, ils continuent depuis lors à assumer les tâches qui leur incombent, dans le cadre de leurs fonctions civiles.

A la remobilisation, d'ordre du chef de l'état-major général, les agents des entreprises de transport ont de nouveau été dispensés d'entrer en service le sixième jour, ce qui, vu le gros trafic interne et de transit à assumer par les chemins de fer, s'est révélé extrêmement utile. Ces agents ont toutefois été appelés à partir du 1er mai 1940 à accomplir par groupes deux mois de service actif.

La situation générale s'étant aggravée au cours du deuxième trimestre, l'arrêt des trains a été ordonné à la frontière aux fins de contrôle militaire. Les Chemins de fer fédéraux participèrent aux mesures prises en construisant et desservant les installations nécessaires à ce contrôle. Les mesures ont pu être adoucies à tous les points frontières vers le milieu de l'année.

Les travaux de transformation des installations ferroviaires commencés en 1939 pour les besoins militaires (complétement de voies, construction de quais définitifs et provisoires, établissement de lignes de détournement, achats de matériaux pour la remise en état de ponts et lignes de contact détruits, etc.) ont été poursuivis, d'entente avec le commandement de l'armée, qui a participé aux frais pour une large part. Au cours de l'exercice, ces travaux ont été adaptés à la nouvelle situation militaire.

A la remobilisation, les détachements de militaires et d'hommes des services complémentaires formés pour réparer hâtivement, en cas de conflit, ponts et installations électriques détruits, sont entrés en service militaire actif et, sous la direction de cadres constitués par des agents du chemin de fer, ont été initiés aux tâches à eux confiées. Des détachements d'hommes des services complémentaires ont été en outre organisés pour réparer en cas de besoin les corps de voie détruits; ces détachements ont été instruits par des agents du chemin de fer dans de brefs cours d'introduction.

Conformément à l'ordonnance du Conseil fédéral du 8 décembre 1939 sur les organismes locaux de défense contre avions, nous avons organisé la défense contre avions des usines électriques des Chemins de fer fédéraux. Nous nous sommes procuré le matériel nécessaire et avons commencé à instruire les cadres et les équipes, formés d'agents des Chemins de fer fédéraux et chargés de desservir les batteries de D. C. A.

En ce qui concerne la défense aérienne passive, les achats de matériel ont continué; la construction d'abris de fortune et d'abris offrant toute sécurité contre les bombes a été poursuivie à un rythme accéléré.

Pour renforcer le service de surveillance armé de la voie, nous avons, au cours des six premiers mois de l'exercice, élargi le domaine des installations à surveiller et complété l'équipement. Des exercices de tir ont été organisés pour les agents chargés de la surveillance de la voie non astreints au service militaire et qui n'avaient plus tiré depuis un certain temps.

Le commandement de l'armée a ordonné l'obscurcissement régulier du pays toutes les nuits à partir du 7 novembre, de 22 h. à l'aube et, par la suite, jusqu'à 6 h. du matin. Les Chemins de fer fédéraux y participèrent conformément aux instructions édictées en 1937 par le département fédéral des postes et des chemins de fer et aux dérogations consenties dans l'ordre du général en faveur des chemins de fer.

XII. Observations finales et propositions.

Conformément à l'arrêté fédéral du 7 juin 1940, l'excédent de recettes du compte de profits et pertes de 1939, s'élevant à 7 478 151 fr. 70, a été porté dans les comptes de 1940 comme amortissement extraordinaire sur le capital d'établissement des ateliers. De plus, un montant de 7 782 420 fr. 30, représentant les intérêts du déficit de guerre pour 1939, a été mis à la charge du compte «Déficit de guerre» au 1er janvier 1940. Ensuite de ces opérations, le solde passif du compte de profits et pertes s'élevait au 1er janvier 1940 à 263 670 429 fr. 30, et le déficit de guerre, à 202 342 928 fr. 62.

L'excédent de recettes du compte de profits et pertes de l'exercice 1940 s'élève à 13 404 932 fr. 50. L'utilisation de ce montant est fixée d'avance par la nécessité où se trouve l'administration (malgré les amortissements extraordinaires déjà portés au compte de profits et pertes) de rattraper l'insuffisance des amortissements antérieurs. Non seulement il est urgent d'augmenter les amortissements annuels, mais encore il importe, pour les besoins de l'assainissement, de combler les arriérés d'amortissements qui se sont accumulés jusqu'ici. Ces arriérés sont si importants que tant qu'ils n'auront pas été réglés, il ne pourra pas être question de réduire le solde passif accumulé du compte de profits et pertes en y affectant les excédents de recettes annuels.

Si l'intérêt du déficit de guerre continue à être calculé comme jusqu'ici, un montant de 8 093 717 fr. 14, représentant 4 % de 202 342 928 fr. 62, pourra être déduit du solde passif accumulé du compte de profits et pertes (qui se trouvera abaissé de 263 670 429 fr. 30 à 255 576 712 fr. 16) et ajouté au déficit de guerre, qui passera ainsi au 1er janvier 1941 à 210 436 645 fr. 76.

Nous nous permettons de vous présenter les

résolutions

suivantes à l'intention de l'Assemblée fédérale:

1. Les comptes de 1940 et le bilan au 31 décembre 1940 des Chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. La gestion des Chemins de fer fédéraux en 1940 est approuvée.

3. L'excédent des recettes du compte de profits et pertes de 1940, se montant à 13 404 932 fr. 50, est utilisé, à dater du 1er janvier 1941, à combler l'insuffisance des amortissements antérieurs sur le capital d'établissement du chemin de fer et des entreprises accessoires.

4. Au 1er janvier 1941, le déficit de guerre est débité d'un intérêt de 4 %, c'est-à-dire de 8 093 717 fr. 14.

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 16 avril 1941.

Pour la Direction générale
des Chemins de fer fédéraux:

Le président,

Meile.