

Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1942)

Artikel: Rapport sur la gestion pendant l'année 1942 présenté par la Direction générale des Chemins de fer fédéraux
Autor: Meile
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676125>

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

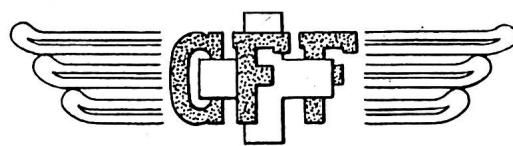
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 17.01.2026

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



Rapport

sur la
gestion pendant l'année 1942

présenté par la

Direction générale des Chemins de fer fédéraux.

I. Etendue du réseau.

La longueur des lignes appartenant à la Confédération était à fin 1942 de 2917,162 km dont hors service la ligne

Otelfingen — Niederglatt 12,609 km et quelques raccordements d'un total de 7,053 » *) 19,662 »

Propres lignes en service 2897,500 km dont sont remises à bail par les Chemins de fer fédéraux les lignes de

Wohlen—Bremgarten 7,041 km Wattwil—Ebnat-Kappel 5,062 » 12,103 »

La longueur de notre propre réseau exploité à nos frais est de 2885,397 km

Les Chemins de fer fédéraux ont pris à bail les lignes de

Nyon—Crassier-La Rippe 5,865 km Vevey—Puidoux-Chexbres 7,825 » 13,690 »

La longueur totale du réseau exploité à nos frais (y compris les lignes prises à bail, mais sans les lignes remises à bail ou hors service) est de 2899,087 km

Elle se répartit comme il suit entre les trois arrondissements:

I ^{er} arrondissement	942,828 km
II ^e »	967,753 »
III ^e »	988,506 »

Les longueurs réelle et exploitée sont calculées, 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.

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—

Divonne-Les Bains	— km *)
Le Pont—Le Brassus	13,107 »

Les Verrières (frontière)—

Pontarlier	— » *)
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 3,185 » 64,938 »

La longueur des lignes à l'exploitation desquelles notre administration participe, est ainsi de 68,943 km

La longueur totale du réseau exploité par les Chemins de fer fédéraux à leurs frais (y compris les lignes prises à bail, mais sans les lignes remises à bail) et des lignes à l'exploitation desquelles ils coopèrent, s'élève à 2968,030 km

*) En raison des hostilités, ces lignes n'ont pas pu être exploitées en 1942.

II. Situation générale et résultats financiers.

En 1942, comme les années précédentes, l'activité des Chemins de fer fédéraux a été nettement influencée par la guerre.

La marche ascendante qui s'était manifestée dans le *service des voyageurs* avant la guerre déjà et qui avait continué depuis lors, s'est poursuivie en 1942. Déjà l'exercice de 1941 avait enregistré une augmentation extraordinaire du nombre des voyageurs (18,93 millions de voyageurs, ou 15,2 %, de plus qu'en 1940). Or, pour l'exercice de 1942, l'accroissement, sans être aussi fort, a de nouveau été considérable: 15,36 millions de voyageurs, ou 10,7 %, de plus qu'en 1941. Au total, les Chemins de fer fédéraux ont transporté, en 1942, 158,79 millions de voyageurs, ce qui constitue un nouveau record. Comparativement à la moyenne des cinq dernières années de paix, le nombre des voyageurs s'est accru de 47,52 millions, ou 42,7 %. L'essor de l'année 1942 est dû en partie à l'augmentation du nombre de personnes voyageant avec des billets ordinaires, mais aussi et avant tout aux transports dits professionnels, c'est-à-dire de voyageurs munis d'abonnements généraux et d'abonnements pour parcours déterminés. Le mouvement touristique international, en revanche, a été à peu près nul, comme c'est le cas depuis le début de la guerre.

Les *recettes du service des voyageurs* ont suivi une progression parallèle. 1941 avait enregistré sur 1940 une augmentation de 25,40 millions de francs, ou 18,6 %. En 1942, l'accroissement par rapport à 1941 a été de 15,19 millions de francs, ou 9,4 %. Ainsi, les recettes du service des voyageurs ont atteint le chiffre-record de 176,81 millions de francs.

Si les transports de voyageurs ont augmenté, le *trafic des marchandises*, lui, a diminué. Après s'être accru, de 1938 à 1941, de 9,44 millions de tonnes, ou 68,1 %, il a, en 1942, subi un recul. Les transports de bagages, de colis postaux, d'animaux et de marchandises, ont diminué de 908 000 tonnes, ou 3,9 %, par rapport au trafic-record de 1941. Ils se chiffrent par 22,41 millions de tonnes,

ce qui fait encore 8,07 millions de tonnes, ou 56,3 %, de plus que la moyenne des cinq années qui ont précédé la guerre.

Le trafic des marchandises ayant reculé, les *recettes* ont fléchi également. Pour l'*ensemble du trafic des marchandises*, elles ont été de 275,56 millions de francs, ce qui représente une diminution de 2,86 millions de francs, ou 1,0 %, par rapport à 1941.

La régression des transports de marchandises est due au fait que le trafic international et le transit ont été entravés par les difficultés croissantes que rencontre l'échange des marchandises entre Etats.

Les *importations*, représentées en grande partie par des matières pondéreuses, ont reculé de 479 000 tonnes, ou 9,8 %, par rapport aux deux années précédentes. Elles se chiffrent par 4,42 millions de tonnes. Ce nouveau recul porte uniquement sur les matières premières industrielles; les denrées alimentaires et les produits fabriqués marquent, en revanche, une légère augmentation. Au point de vue de la valeur, il s'est produit une modeste plus-value de 25,00 millions de francs, ou 1,2 %. La valeur des importations atteint le montant de 2049 millions de francs, dont 1100 millions de francs, c'est-à-dire plus de la moitié, sont dus à la hausse des prix qui s'est manifestée depuis 1938. Comparé à celui de la dernière année de paix, le volume des importations a fléchi d'environ 3 millions de tonnes, ou 41 %, par suite surtout de la diminution des entrées de matières premières et de denrées alimentaires. La valeur, en revanche, a augmenté de 442 millions de francs, ou 28 %; cette plus-value est due au renchérissement des marchandises importées (116 %).

Les *exportations* qui, en 1941, avaient encore légèrement repris tant au point de vue du volume que de la valeur, ont subi, en 1942, sur les quantités, un nouveau et sensible recul. Elles ont été de 405 000 tonnes, ce qui fait une diminution de 118 000 tonnes, ou 22,5 %. Quant à la valeur, en revanche, elles ont été supérieures de 108,40

Figure 1.
Développement du mouvement des voyageurs.
1913 à 1942.

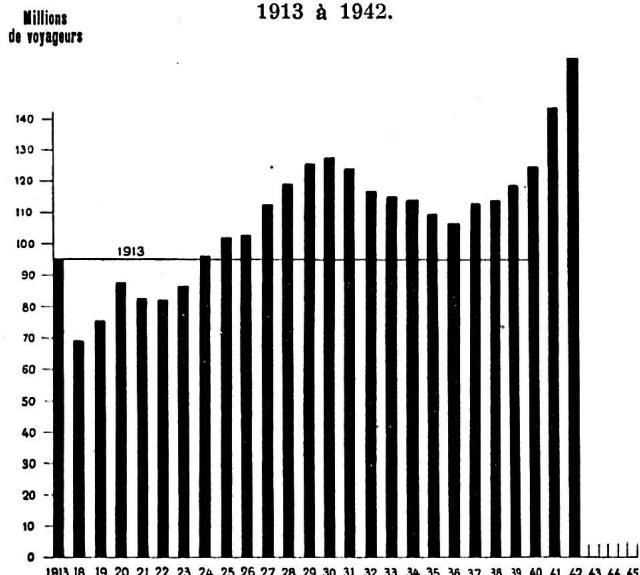
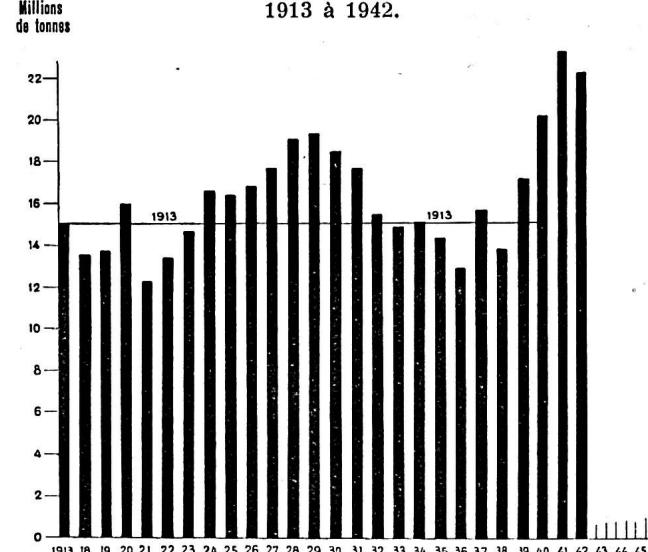


Figure 2.
Marche de l'ensemble du trafic des marchandises.
1913 à 1942.



millions de francs, ou 7,4 %, à celles de 1941, représentant au total 1572 millions de francs. Depuis la dernière année d'avant-guerre, les exportations ont fléchi, sur la quantité, de plus de 200 000 tonnes, ou 34 %. Le recul concerne aussi bien les matières premières et les denrées alimentaires, que les produits fabriqués, notamment. D'après la valeur, au contraire, les exportations, par suite de la hausse des prix (61 %), ont augmenté de 255 millions de francs, ou 19 %.

Les échanges commerciaux avec les autres pays se caractérisent tout à la fois par une notable diminution des quantités et une augmentation de la valeur. Le *solde passif de notre balance commerciale*, de 478 millions de francs, est, pour 1942, inférieur de 83 millions de francs à celui de 1941. Il dépasse malgré tout, dans une forte mesure, la moyenne des dernières années d'avant-guerre.

Le *trafic de transit*, dont le développement, favorable depuis le début de la guerre, s'était déjà ralenti en 1941, a marqué en 1942, pour la première fois, un fort recul.

En dépit de certaines tendances régressives qui se sont manifestées dans certains secteurs de notre économie nationale, le *trafic interne*, en 1942, s'est maintenu à peu près au niveau de 1941. Ce résultat est dû à ce que notre économie a passé du régime des échanges internationaux au régime autarcique, sans compter les mesures prises par l'Etat pour stimuler l'activité économique interne.

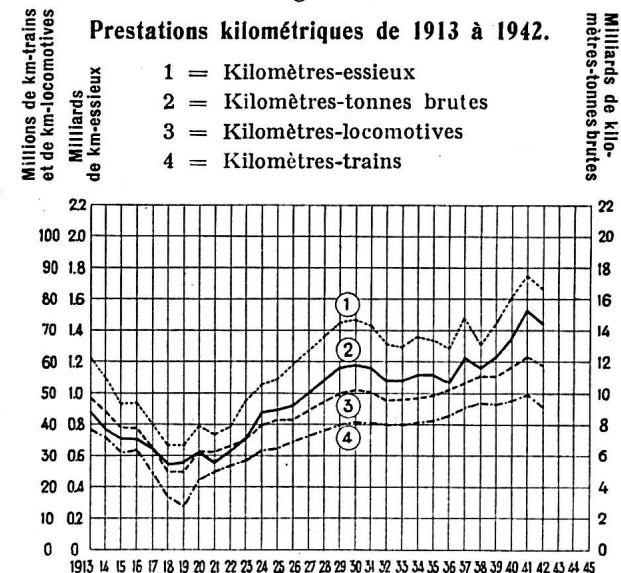
Les *recettes de transport* ont atteint le montant de 452,37 millions de francs, et dépassent de 12,33 millions de francs, ou 2,8 %, le record établi en 1941. Les recettes du service des voyageurs ayant sensiblement augmenté alors que celles du trafic des marchandises diminuaient légèrement, l'apport proportionnel des deux services au total des recettes, s'est déplacé en faveur du service des voyageurs. Dans l'ensemble des recettes de transport, la part du service des voyageurs a passé de 36,7 à 39,1 %, tandis que celle du trafic des marchandises est tombée de 63,3 à 60,9 %.

L'*indice suisse des prix de gros* (1914 = 100), dans le calcul duquel entrent les matières premières et auxiliaires les plus importantes, les produits alimentaires non travaillés, ainsi que les fourrages et les engrains, a passé en 1942, à un rythme ralenti, de 199 à 215, ce qui, par rapport aux prix de 1941, représente une augmentation de 8,0 %. Comparé à l'état de fin août 1939, le renchérissement, jusqu'à décembre 1942, est de 100,9 %. Il est de 157 % pour les marchandises d'importation et de 63 % pour les marchandises indigènes. L'*indice suisse du coût de la vie* (1914 = 100), comprenant les produits alimentaires, les combustibles et les matières d'éclairage, l'habillement et les loyers, accuse également, pour 1942, une progression, sensiblement ralentie, de 184 à 200, ou 8,7 %. De l'ouverture des hostilités à fin 1942, la vie a renchéri de 46,0 %, par suite surtout de la hausse du prix des produits alimentaires, qui est de 58,8 %.

En raison des difficultés croissantes que nous éprouvons pour nous procurer le matériel nécessaire, nous avons dû apporter des restrictions à la circulation de nos trains. Aussi les *prestations d'exploita-*

tion ont-elles diminué en 1942. Les kilomètres-trains des *trains de voyageurs* qui, en 1938, avaient atteint leur niveau maximum (35,47 millions), sont tombés, de 1941 à 1942, à 30,88 millions, ce qui représente un recul de 3,60 millions, ou 10,4 %; les kilomètres-tonnes brutes, de 6,49 milliards, marquent de même un fléchissement de 575 millions, ou 8,1 %. Les *trains de marchandises*, qui avaient, en 1941, atteint le chiffre-record de 15,22 millions de kilomètres-trains, sont aussi en régression. Ils sont descendus à 14,80 millions de kilomètres-trains, ce qui fait une diminution de 417 000, ou 2,7 %; les kilomètres-tonnes brutes se chiffrent par 7,89 milliards; le recul, ici, est de 370 millions, ou 4,5 %. Quant aux parcours des voitures, 590 millions de kilomètres-essieux, ils ont diminué de 47,29 millions, ou 7,4 %; et les parcours de wagons, 912 millions de kilomètres-essieux, ont reculé de 37,72 millions, ou 4,0 %. Comparés à la moyenne des dix dernières années d'avant-guerre, les kilomètres-trains ont augmenté de 9,5 %, les kilomètres-essieux de 19,8 % et les kilomètres-tonnes brutes de 26,2 %. En 1942, 86 % de tous les kilomètres-véhicules moteurs, 90 % des kilomètres-trains, 95 % des kilomètres-essieux et 95 % des kilomètres-tonnes brutes ont été parcourus sur les lignes électrifiées.

Figure 3.



L'effectif du *personnel* (agents du chemin de fer proprement dit) a subi un nouvel accroissement de 1001 agents, ou de 3,6 % en moyenne annuelle. A fin 1942, l'effectif était de 28 951 agents. Nous avons occupé, en outre, 3061 ouvriers d'entrepreneurs et auxiliaires, contre 3040 en 1941. L'augmentation du nombre des agents concerne surtout les services des gares et des trains, de la traction et des ateliers, et de l'entretien de la voie.

Outre les recettes du service des voyageurs et du service des marchandises, le compte d'exploitation contient les recettes diverses, qui comprennent surtout les fermages et les loyers. Ces recettes diverses se sont élevées, en 1942, à 15,96 millions de francs. Les *recettes d'exploitation* ont atteint ainsi, au total, 468,33 millions, ce qui fait, par rapport à 1941, une augmentation de 13,33 millions, ou 2,9 %.

Figure 4.
Excédents de recettes 1903-1942.

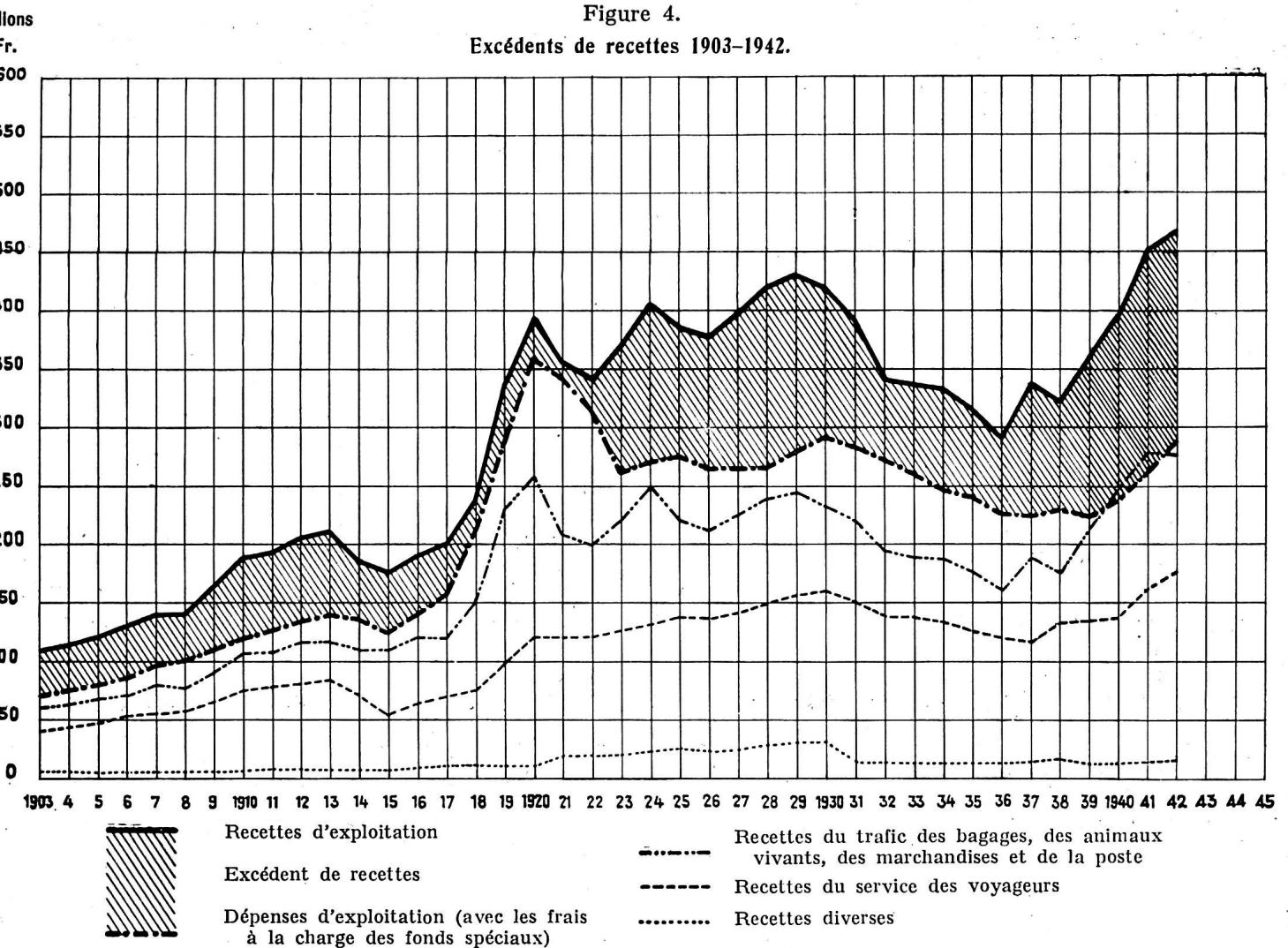
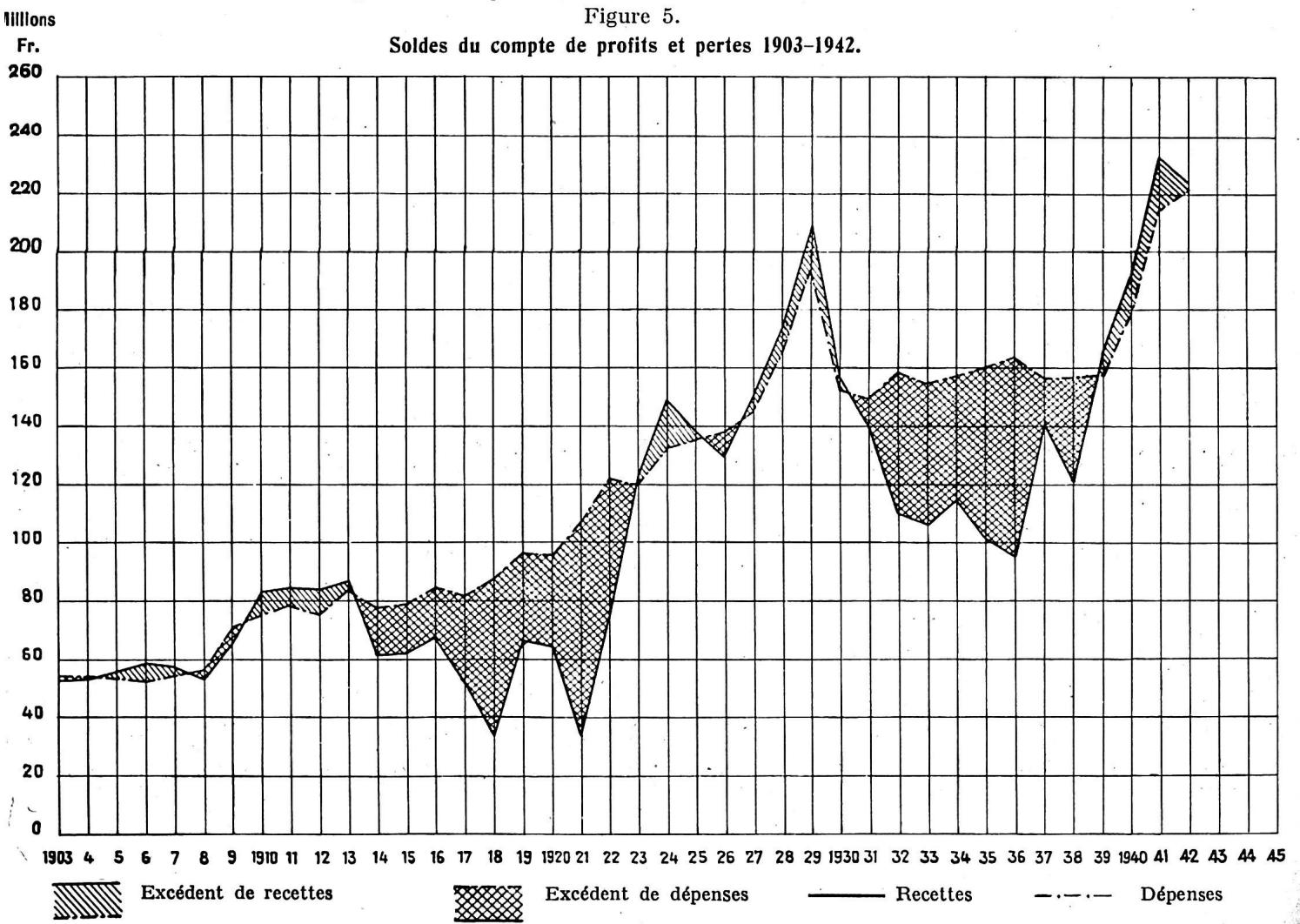


Figure 5.
Soldes du compte de profits et pertes 1903-1942.



L'augmentation de 1940 à 1941 avait été de 14,4 %, et celle de 1939 à 1940, de 10,1 %. La marche ascendante s'est donc ralenti. Il est probable qu'elle s'arrêtera complètement en 1943.

Les dépenses d'exploitation ont été, en 1942, de 288,40 millions de francs, ce qui fait 27,79 millions, ou 10,7 %, de plus qu'en 1941. A une époque de hausse des prix, laquelle, inévitablement, entraîne peu à peu une hausse des traitements, il est tout naturel que les dépenses d'exploitation de l'entreprise augmentent sensiblement. En 1942, la courbe ascendante s'est accentuée comparativement aux années précédentes: l'accroissement avait été de 6,6 % de 1939 à 1940, et de 9,2 % en 1940 à 1941. Ainsi, les dépenses d'exploitation montent en même temps que les recettes baissent. Ce mouvement inverse des recettes et des dépenses montre que les Chemins de fer fédéraux sont probablement arrivés à un tournant. Rien ne le montre mieux que ceci: alors que, en 1941, l'accroissement des recettes avait dépassé, de 35,36 millions de francs, celui des dépenses, en 1942, c'est au contraire l'accroissement des dépenses qui a dépassé de 14,45 millions celui des recettes.

L'excédent des recettes du compte d'exploitation a été de 179,93 millions de francs. En 1941, il avait atteint le chiffre-record de 194,38 millions. En 1942, grâce au montant-record atteint par les recettes d'exploitation, l'excédent des recettes du dernier exercice est encore très satisfaisant. Parmi les meilleurs résultats réalisés au cours des années, il vient au second rang.

Le coefficient d'exploitation (dépenses d'exploitation en pourcent des recettes) s'élève à 61,58. Il fut de 57,28 en 1941, de 60,02 en 1940 et de 61,99 en 1939.

Le compte de profits et pertes se solde par un excédent de recettes de 2,50 millions de francs, ce qui fait une diminution de 15,97 millions par rapport à 1941.

Comparativement à 1941, les recettes du compte de profits et pertes ont baissé de 8,56 millions de francs. Il est vrai que le recul de l'excédent du compte d'exploitation a été de 14,45 millions, mais il a été partiellement compensé par l'augmentation d'autres recettes au compte de profits et pertes.

Les dépenses du compte de profits et pertes se sont accrues de 7,41 millions de francs. Les contributions extraordinaires à la caisse de pensions et de secours, de 24,65 millions, ont augmenté de 6,33 millions de francs, de même que les réserves pour charges d'exploitation, qui, augmentant de 2,00 millions, ont atteint 16,00 millions. En revanche, les intérêts des dettes consolidées et courantes, de 104,86 millions, ont reculé de 1,18 million. Quant aux articles de dépenses relatifs aux amortissements financiers, aux amortissements industriels et aux versements aux fonds spéciaux, qui se montent à 50,39 et 24,46 millions, ils sont restés à peu près au même niveau qu'en 1941.

Nous avons prélevé sur le bénéfice réalisé en 1941 une somme de 14 millions de francs, que nous avons mise en réserve, principalement pour pouvoir ultérieurement opérer les remplacements et les renouvellements d'installations qui n'ont pas pu être exécutés pendant la guerre. En 1942 non plus, nous n'avons de loin pas pu exécuter dans la mesure voulue les travaux d'entretien et de renouvellement des voies ferrées. Sur un programme normal de 120 km, le budget prévoyait le renouvellement de 67 km de voies. Or, nous n'avons pu en renouveler que 11 km, parce qu'il nous fut impossible de nous procurer le matériel nécessaire.

Pour la même raison, nous n'avons pu remplacer que 65 branchements, au lieu des 180 que nous avions prévus. Le budget prévoyait pour 10,2 millions de francs de réfections de rails et de traverses; nous n'avons pu faire que des réfections partielles et des remplacements isolés pour un montant de 5,4 millions. Au total, rien que sur ces quelques articles, la dépense en moins a été de 12,6 millions de francs, qui grèveront les comptes futurs. De plus, le trafic des marchandises qui, avant la guerre, était en moyenne de 14 millions de tonnes, a passé, en 1942, à 22,4 millions, ce qui fait une augmentation de 59%. Or, ce surcroît de tonnage entraîne une plus forte usure de rails et de traverses en fer, ce qui, si nous avions disposé du matériel nécessaire, nous aurait contraints, en 1942, à engager dans les réfections une somme supplémentaire de 3,4 millions de francs. Ces travaux d'entretien et de renouvellement différés devront être exécutés plus tard. Ils exigeront de si fortes

Figure 6.
Répartition des recettes d'exploitation en 1942.

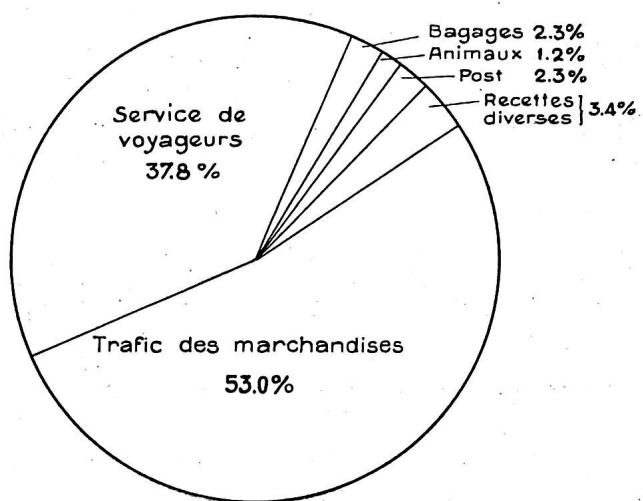
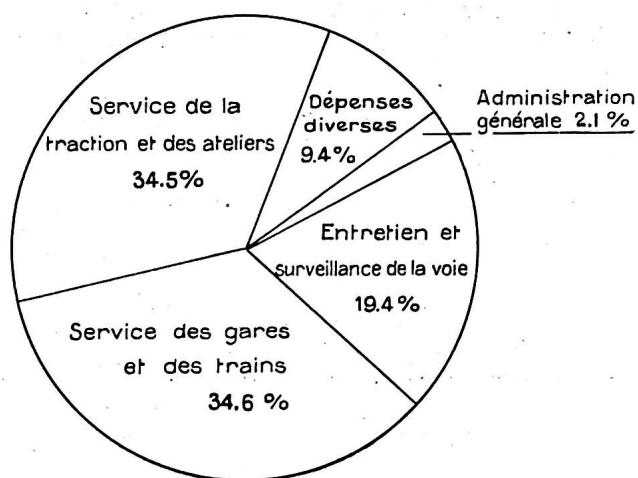


Figure 7.
Répartition des dépenses d'exploitation en 1942.



dépenses qu'ils grèveront très lourdement les comptes des années d'après-guerre. Ajoutons qu'il n'est, par principe, pas juste de mettre à la charge des comptes de profits et pertes des exercices futurs, des frais qui auraient dû être assumés par une époque antérieure, laquelle, par surcroît, a été avantageuse pour l'exploitation ferroviaire. Aussi est-il absolument indispensable de distraire une partie de l'ex-cédent de recettes du compte de profits et pertes de 1942, pour payer, plus tard, les travaux d'entretien et de renouvellement que la pénurie en matériaux empêche d'entreprendre maintenant. Cela est aussi, et avant tout, nécessaire en raison du prix des matériaux qui sera beaucoup plus élevé. Il ne s'agit donc pas d'une réserve latente, mais de ressources destinées à payer une accumulation de travaux retardés. C'est surtout à cet effet que nous avons dû ajouter 16 millions de francs aux provisions pour charges d'exploitation constituées l'an passé.

Ainsi que dans les précédents rapports de gestion, nous tenons à commenter spécialement les deux principaux articles de dépenses du compte de profits et pertes.

Les <i>frais de capitaux</i> se décomposent comme il suit:	Fr.
Intérêts des emprunts consolidés . . .	102 160 908
Intérêts des dettes courantes	2 699 097
Intérêts du fonds de couverture de rentes-accidents	63 382
Frais de finance	229 506
Amortissement de frais d'emprunts . . .	3 797 850
	<u>108 950 743</u>

Ainsi, les frais de capitaux ont de nouveau atteint le niveau de 1939. En 1940 et en 1941, ils s'étaient élevés à 110,₄ millions de francs. En 1936, ils avaient été de 122,₅ millions. Pour l'ensemble des finances des Chemins de fer fédéraux, la baisse du taux d'intérêt intervenu ces dernières années, si elle a eu un heureux effet sur les frais de capitaux, a, d'un autre côté, aggravé la situation de la caisse de pensions et de secours.

Dans leur ensemble, les *amortissements industriels* sur les immobilisations et les disponibilités du service du chemin de fer et des services auxiliaires ont atteint, en 1942, les montants suivants:

1. *Amortissements sur les immobilisations:*

a. Versements au fonds de renouvellement:

Exploitation (ligne Watt-wil-Ebnat-Kappel comprise)	Fr.	Fr.
22 198 255		
Economat	1 278	
Usines électriques . . .	2 708 640	
	<u>24 908 173</u>	

b. Amortissements complémentaires en prévision de la réorganisation du système des amortissements	20 000 000
	<u>A reporter 44 908 173</u>

Report	Fr.	Fr.
c. Amortissements sur le capital d'établissement:		44 908 173
Economat	12 799	
Usines électriques . . .	1 232 598	
Ateliers	577 432	
Service des bateaux sur le lac de Constance .	66 836	
		<u>1 889 665</u>
d. Amortissements industriels extraordinaires:		
Amortissements arriérés	2 499 590	
Installations supprimées . . .	738 329	
Economat	512	
Usines électriques . . .	112 680	
Ateliers	17 190	
Immeubles	369 089	
		<u>3 737 390</u>
2. <i>Amortissements sur les disponibilités de l'exploitation:</i>		
a. Pertes de cours et moins-values de titres		201 056
b. Amortissements sur les approvisionnements de magasins:		
Economat	148 617	
Ateliers	51 092	
		<u>199 709</u>
Total des amortissements		<u>50 935 993</u>

En 1941, le total des amortissements industriels s'est élevé, au total, à 71,₂₁ millions de francs; le recul, pour 1942, est donc de 20,₂₈ millions. Cet écart montre avec toute la netteté voulue que les résultats financiers de l'entreprise ont empiré par rapport à 1941, année où nous avions pu faire pour 24,₄₉ millions d'amortissements extraordinaires; de plus, nous avions pu, en 1941, disposer du solde actif de 18,₄₇ millions pour combler les insuffisances d'amortissement sur le capital d'établissement de l'exploitation, et d'un montant de 3,₉₅ millions de francs pour combler les insuffisances d'amortissement sur le capital d'établissement des ateliers; cette dernière affectation a au moins permis d'assainir le service auxiliaire des ateliers. En 1942, en revanche, les amortissements extraordinaires n'ont pas dépassé 3,₇₄ millions de francs, dont 2,₅₀ millions, qui représentent le solde actif du compte de profits et pertes, ont pu être affectés à combler les insuffisances d'amortissement, c'est-à-dire à réduire le montant nécessaire à l'assainissement de l'entreprise.

Outre les amortissements industriels, les comptes annuels comprennent les amortissements financiers légaux, qui, selon le programme fixé, sont de 7,₀₂ millions de francs, contre 6,₇₆ millions en 1941.

III. Affaires administratives générales.

A. Institutions internationales de transport.

1. La *Délégation internationale du Simplon* s'est réunie à Berne les 5 et 6 juin et les 9 et 10 octobre 1942 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 1940.

2. Tout comme en 1940 et 1941, les institutions suivantes n'ont pas pu tenir de sessions en 1942, du fait de la guerre: *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 (RIV)*, *Association internationale du Congrès des chemins de fer*.

3. Pour le même motif, la *Conférence européenne des horaires et des services directs* qui, selon les statuts, aurait dû se tenir en octobre, n'a pas eu lieu.

Comme l'année précédente, l'horaire des relations internationales par chemin de fer a été établi dans des conférences partielles, dont nous parlerons au chapitre VIII E.

A fin 1942 a pris fin la période de cinq ans pour laquelle des Chemins de fer fédéraux avaient été désignés comme administration gérante de l'Union internationale des voitures et fourgons (RIC)

et de la Conférence européenne des horaires. Etant donné que la Conférence européenne des horaires et des services directs, qui a mission d'élire l'administration gérante, n'a pas pu se réunir, c'est par correspondance que les Chemins de fer fédéraux ont été chargés de continuer à conduire les affaires des deux associations. Ils rempliront cette fonction jusqu'à ce qu'une Conférence des horaires puisse procéder à la désignation de l'administration gérante.

B. Assurance contre dégâts matériels et responsabilité civile.

1. Les caisses cantonales d'assurance contre l'incendie nous ont versé 3683 fr. 40 pour 9 sinistres.

2. L'année dernière, il y eut 36 incendies à la charge de notre propre fonds d'assurance contre l'incendie et les accidents; ces sinistres représentent une somme totale de 8843 fr. 85.

3. Les tableaux statistiques et les comptes renseignent sur le nombre d'accidents survenus en 1942 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, 182 cas de responsabilité (210 en 1941).

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	1 153	(881 en 1941)
Reçues pendant l'exercice	31 628	(32 733 » 1941)
Réglées " " "	31 838	(32 461 » 1941)

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

Transmises aux Chemins de fer fédéraux	3255	(3001 en 1941)
--	------	----------------

c. Irrégularités annoncées.

Avaries ou pertes partielles	403	(334 en 1941)
Empêchements à la livraison	1460	(1182 » 1941)

d. Procès.

Pendants depuis 1941.	4	(3 en 1941)
Intentés en 1942	3	(5 » 1941)
Terminés.	6	(4 » 1941)

C. Chemin de fer et automobile.

L'article constitutionnel sur les transports.

La lutte engagée pour créer une base constitutionnelle permettant à la Confédération de coordonner le trafic par la législation, est entrée, en 1942, dans une phase décisive. Dans le rapport de gestion de l'année dernière, nous pouvions annoncer le message du Conseil fédéral du 19 décembre 1941 concernant un nouvel article constitutionnel sur les transports. Depuis lors, une nouvelle étape a été franchie, et la situation s'est clarifiée, puisque les deux Chambres

ont terminé la discussion de cet article et l'ont accepté.

En votation finale, le Conseil national a adopté le projet par 104 voix contre 16, et le Conseil des Etats, par 24 voix contre 3.

Le texte définitif du projet de l'Assemblée fédérale a la teneur suivante:

«Art. 23^{ter}. La Confédération coordonne par la législation, au sens de l'article 89, 2^e aléna, de la constitution fédérale, le trafic par chemin de fer et les transports motorisés exécutés sur la voie pu-

blique, par eau ou par air, conformément aux intérêts de l'économie publique et de la défense nationale. A cet effet, la législation règle en particulier la co-opération et la concurrence des moyens de transport. Elle peut, au besoin, déroger au principe de la liberté du commerce et de l'industrie.»

Le texte ci-dessus sera opposé à celui de l'initiative populaire sur le transport des marchandises, signée par près de 400 000 citoyens, qui vise à introduire dans la constitution fédérale le nouvel article 37^{quater} ci-après:

«Art. 37^{quater}. La Confédération règle le transport des marchandises au moyen de véhicules à traction mécanique conformément aux besoins de l'économie nationale. A cet effet, elle pourvoit à ce que les transports de marchandises à longue distance s'exécutent essentiellement par chemin de fer.»

Tout satisfaisant que soit le vote final des Chambres, il n'en faut pas conclure pour autant que le contre-projet de l'Assemblée fédérale a déjà cause gagnée devant le peuple, et qu'il sera accepté en votation populaire, voire à une forte majorité. Dans les milieux automobilistes, surtout, une certaine opposition s'affirme de plus en plus à l'égard du contre-projet officiel. De plus, il n'est pas du tout certain que l'initiative populaire sur le transport des marchandises soit retirée. Dans ces conditions, il est peu probable que le nouvel article trouve accès, sans lutte, dans la constitution.

La compétence que le nouvel article vise à attribuer à la Confédération, constitue la pierre angulaire indispensable si la Suisse veut pratiquer une véritable politique nationale des transports, telle qu'elle existe, comme une chose allant de soi, dans toutes les constitutions modernes des Etats qui nous entourent. Un large débat public sur les principes fondamentaux de notre politique des transports et sur la nécessité de placer tous les moyens de transport sous le contrôle supérieur de l'Etat, est devenu inévitable. Contrairement à ce que d'aucuns prétendent à tort, il ne s'agit nullement d'accentuer l'étatisation du trafic, mais simplement de fonder le droit de l'Etat à le soumettre à une réglementation. Notre constitution prévoit depuis longtemps cette compétence à l'égard de tous les moyens de transport, sauf de l'automobile.

Interdiction des transports privés mixtes.

Le statut des transports automobiles, introduit le 30 septembre 1938 par un arrêté fédéral d'urgence, n'est pas non plus sans rapport avec les tendances visant à introduire un nouvel article constitutionnel. Ce régime provisoire, d'une durée limitée à 5 ans, a été mis en vigueur par l'arrêté du Conseil fédéral du 30 juillet 1940, lequel, toutefois, suspendit l'application de l'article 5 (interdiction des transports dits «mixtes»), qui était l'une des plus importantes dispositions prévues pour protéger les transports professionnels. Certaines entreprises ayant un trafic privé exécutent en outre des transports rémunérés. Ce faisant — l'expérience l'a montré — elles introduisent un élément d'incertitude dans le calcul des frais de transport.

L'industrie des transports se plaint à plusieurs reprises de ce que cette disposition eût été supprimée. Ces réclamations révèlent le conflit d'intérêt qui oppose les transports professionnels et le trafic privé. Elles n'avaient encore donné aucun résultat à la fin de 1942.

Les milieux automobilistes parlent déjà de la prolongation du régime d'essai, qui expire en 1945. Aussi devons-nous rappeler ici qu'une telle mesure ne saurait à notre avis être envisagée avant que le nouvel article constitutionnel fût en vigueur. En effet, ce qui manque aux prescriptions du statut des transports automobiles, qui s'appliquent au trafic privé et aux transports mixtes, c'est précisément une base constitutionnelle solide.

Autres mesures de guerre dans le trafic automobile.

Les autres mesures prises par les autorités en faveur des transports automobiles n'ont pas subi de modifications importantes au cours de l'exercice. Outre les difficultés auxquelles se heurte l'approvisionnement en carburants, le principal souci vient de la pénurie des bandages pneumatiques. Le trafic cycliste, qui s'est considérablement développé depuis le début de la guerre (nombre de bicyclettes à fin 1942: 1,4 million), commence à s'en ressentir. Aussi les subventions accordées pour les réparations et transformations de véhicules motorisés en vue de leur équipement avec des générateurs, ont-elles été un peu moins fortes.

D. Chemins de fer fédéraux et opinion publique.

La guerre a imposé aux Chemins de fer fédéraux de nouvelles tâches dans le domaine de l'information. Auparavant, l'opinion publique était renseignée notamment sur les nouvelles constructions, sur les innovations apportées au matériel roulant, bref, sur les progrès réalisés au point de vue technique et dans l'exploitation. Ces réalisations ne sont plus au premier plan de l'actualité. Ce qui importe aujourd'hui, c'est de tenir le public au courant des problèmes que pose l'exploitation ferroviaire en temps de guerre. Nous devons lui faire comprendre pourquoi nous avons dû apporter à ses commodités certaines restrictions, et donner à tel trafic la préférence sur tel autre.

En 1942 comme les années précédentes, les journaux, la radio et le cinéma nous ont apporté un concours désintéressé. Les quotidiens et illustrés, notamment, ont montré un vif intérêt pour tous les problèmes relatifs aux Chemins de fer fédéraux.

Notre service a renseigné la presse suisse sur l'actualité ferroviaire, en tenant compte, dans la mesure du possible, des besoins individuels de chaque journal. Il n'a, par conséquent, fait qu'un emploi modéré du communiqué uniforme, préférant mettre à la disposition de la presse de la documentation de première main, en lui laissant le soin de l'utiliser. Sous ce rapport, le Bulletin des CFF, la bibliothèque et le service photographique ont rendu de précieux services.

Le *Bulletin des CFF*, édité en 32 000 exemplaires dans les trois langues nationales, trouve des lecteurs en toujours plus grand nombre même en dehors du personnel. Le nombre des abonnés étrangers à l'entreprise dépasse déjà 3000. La presse, plus particulièrement les journaux techniques suisses et étrangers, les universités, les technicums, les écoles professionnelles et de commerce, les bibliothèques, les autorités civiles et quelques associations professionnelles s'y intéressent. Les nombreuses photographies qu'il reproduit contribuent à le rendre utile pour l'information générale et l'instruction professionnelle des agents.

La *bibliothèque* joue aussi un rôle important. Elle met une abondante documentation à la disposition du profane et l'incite à l'étude des questions de transport. Les clients de la bibliothèque, qui étaient 7551 en 1941, ont été 8681 en 1942. Le nombre croissant de thèses sur l'économie, le droit et la technique des transports, ainsi que la quantité considérable de livres et de périodiques prêtés à des personnes étrangères aux CFF, montrent que la bibliothèque remplit parfaitement sa fonction de pourvoyeuse. L'expérience a prouvé d'ailleurs qu'une bibliothèque spécialisée comme la nôtre rend d'éminents services aux écoles de tous les degrés enseignant la branche des transports.

Le *service photographique*, rattaché au service de presse à fin 1941, a été occupé cette année à établir une cartothèque centrale, d'après le système décimal. Il possédait, à fin 1942, 13 850 négatifs, avec copies de cartothèque, et une réserve de plusieurs centaines d'agrandissements, de sorte qu'il pourra désormais se consacrer à l'information dans une plus large mesure. Il faut toutefois compter avec certaines complications dues à la censure militaire. Jusqu'ici, toutefois, nous avons réussi à vaincre souvent les difficultés de cet ordre et à faire profiter la presse quotidienne, professionnelle et illustrée, ainsi que de nombreuses écoles de tous les degrés, de nos reportages photographiques et de nos films documentaires.

• Le service photographique n'en est encore qu'à ses débuts. Sa collaboration avec les agences de l'actualité photographique, le centre suisse de documentation illustrée, et le ciné-journal suisse, ainsi qu'avec les photographes et les journalistes particuliers s'occupant surtout de questions de transport, promet d'être féconde.

Parmi les événements les plus importants de ce secteur, citons la conférence de presse organisée en automne, au cours de laquelle les trois directeurs généraux exposèrent aux journalistes les principaux problèmes d'actualité: Exploitation de guerre et pénurie de wagons; assainissement des CFF et partage du trafic; relèvement des tarifs. Outre les communiqués officiels qu'il a rédigés, le service de presse a, comme à l'ordinaire, fourni personnellement aux journalistes un grand nombre de renseignements de tous genres, leur a donné l'occasion de visiter des installations et de faire des voyages d'information technique et des reportages. Avec le service de publicité, il s'est aussi occupé de la réclame pour le service de porte à porte et de l'affiche destinée à obtenir une accélération du chargement et

du déchargement des wagons. Cette propagande a utilement contribué à renseigner le public sur nos possibilités et nos difficultés d'exploitation.

E. Participation à d'autres entreprises.

1. La *Société des gares frigorifiques, ports-francs et glacières de Genève* a réalisé un excédent de recettes, mais il est inférieur à celui de l'année précédente. Le recul est dû principalement à la diminution des entreposages, et aussi au versement d'allocations de renchérissement au personnel. Toutefois, le résultat de l'exercice peut être considéré comme bon.

2. Les *Entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle S. A.* ont pu améliorer encore le résultat de l'année précédente. Ils ont contracté, en faveur de leur personnel permanent, une assurance pour l'invalidité, la vieillesse, les veuves et les orphelins. L'excédent de recettes enregistré leur permet d'opérer d'importants amortissements et, en outre, de payer les intérêts du capital-actions et de faire de nouveaux versements à la réserve spéciale.

3. Nous ne connaissons pas encore le résultat financier de la *Compagnie suisse de navigation S. A.*, à Bâle. Toutefois, les données établies à titre provisoire permettent de conclure qu'il sera possible d'opérer les amortissements nécessaires et de verser un dividende au capital-actions.

4. Le capital-actions et le capital-obligations de l'*Usine de l'Etzel S. A.* n'ont subi aucune modification. Le fonds de réserve s'est accru du montant de l'attribution légale. Le fonds d'amortissement des capitaux et de renouvellement a reçu les versements prescrits dans le contrat de fondation. Pour l'exercice 1941/42, qui s'est achevé le 30 septembre, un dividende de 4 % a de nouveau été distribué. D'autres renseignements au sujet de l'usine de l'Etzel figurent au chapitre X (voies et usines électriques).

5. Le 8 décembre 1942, à la demande de la Municipalité d'Auenstein, le Conseil d'administration de la *S. A. des Forces motrices de Rapperswil* a décidé de remplacer la raison sociale de cette entreprise par celle d'*«Usine de Rapperswil-Auenstein S. A.»*, parce que la centrale et d'autres bâtiments importants seront, suivant le projet d'exécution, construits sur le territoire de la commune d'Auenstein. La modification des statuts exigée par ce changement sera proposée à la prochaine assemblée générale. Le versement de 20 % du capital-actions de 12 000 000 fr. (part des CFF: 6 600 000 fr.) reste inchangé. Les travaux ont commencé. De plus amples détails sont fournis à ce sujet au chapitre X (voies et usines électriques).

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

La direction générale a tenu 57 séances pour discuter les affaires de son ressort.

Au cours de l'exercice ont eu lieu trois conférences des directeurs, qui s'occupèrent principalement de questions d'ordre administratif.

Le Conseil d'administration a nommé chef de la division de la traction et des ateliers, en remplacement de M. W. Müller, qui, atteint par la limite d'âge, prend sa retraite au milieu de l'année 1943, M. Heinrich Huber, jusqu'alors adjoint à l'ingénieur en chef.

G. Conseil d'administration.

Pendant l'exercice, le Conseil d'administration a tenu sept séances, au cours desquelles il a traité 29 affaires, qui, pour la plupart, sont mentionnées dans les chapitres IV à X de la partie générale du rapport de gestion. A l'occasion de ces séances, le Conseil a procédé à cinq inspections.

IV. Finances et comptabilité.

A. Caisse principale et service des titres.

1. Le *livre de la dette de la Confédération* a été rouvert le 15 décembre 1941 et refermé le 15 janvier 1942. A fin décembre 1942, notre dette y figurait pour une somme de 411 592 000 fr.

2. Le 1^{er} février, nous avons procédé, dans le délai fixé, au remboursement des 73 312 000 fr. non convertis de l'*emprunt 4% des Chemins de fer fédéraux*, de 1933.

Pour couvrir ce remboursement, le *prêt 3½% de la Confédération, de 1941*, a été porté à 150 000 000 fr.

Le *prêt 2¾% de la Confédération*, de 1938, s'élevant à 40 000 000 fr., arrivé à échéance le 1^{er} mai, a été renouvelé, à 1 %, pour un an.

Pour consolider partiellement notre dette flottante auprès du département fédéral des finances, nous avons, au début de juillet, converti en un *prêt ferme de la Confédération*, un montant de 100 000 000 fr. pour une durée de 7 ans, aux conditions de l'émission 2½ % de bons de caisse, opérée précédemment.

Le *prêt 3% de l'administration des postes*, au montant de 25 000 000 fr., échu le 1^{er} novembre, a été prorogé, au taux de 2½ %, jusqu'en 1949.

3. La consolidation du montant de 100 000 000 fr., indiqué ci-dessus, a ramené, à la fin de l'exercice, à 60 000 000 fr. notre *dette flottante auprès du département fédéral des finances*.

4. Nous n'avons pas attribué de nouveaux *bons de dépôt au portefeuille de la caisse de pensions et de secours*. L'excédent des recettes sur les dépenses a été réservé pour l'acquisition de 5 000 000 fr. du nouvel emprunt 3½ %, de 1943, de l'usine de Rapperswil-Auenstein S. A. Le montant des bons de dépôt, de 320 000 000 fr., n'a, de ce fait, pas subi de modification. Le taux d'intérêt est resté à 3½ %.

5. Compte tenu des modifications précitées, ainsi que des tirages au sort — le montant remboursé de cette manière s'est élevé à 13 654 950 fr. —, notre *dette consolidée* a été portée, à la fin de l'année, à 2 975 652 150 fr., contre 2 889 307 100 fr. l'année précédente.

6. Au cours de l'exercice, des modifications ont été apportées au *trafic des paiements* avec divers pays.

Le 28 mars, un nouvel accord a été conclu avec la Turquie pour régler le trafic commercial et des paiements.

Le 17 octobre, l'accord conclu en 1941 entre la Suisse et la Hongrie a été prorogé jusqu'au 30 septembre 1943.

Le 22 novembre, l'accord de 1935 conclu entre la Suisse et l'Italie et dénoncé par celle-ci, a été prorogé jusqu'à la fin de 1943, par un avenant.

L'arriéré du clearing, qui s'est accumulé dans le règlement des décomptes de chemin de fer Italie-Suisse, a fait derechef l'objet de pourparlers. L'avenant mentionné ci-dessus prévoit l'amortissement successif de cet arriéré; ces paiements exigeront, toutefois, plusieurs années. Les pourparlers engagés avec la Confédération pour obtenir la garantie de l'arriéré n'ont, malheureusement, pas encore abouti.

7. L'état des sûretés déposées à la caisse principale par des titulaires de crédits pour frais de transport, des fournisseurs, des entrepreneurs, etc., se présentait à la fin de l'exercice comme il suit:

2125 dépôts en espèces	3 613 398 fr. 25
2951 cautionnements	23 520 572 » —
1039 dépôts de titres	12 272 561 » 05
6115 sûretés représentant . . .	39 406 531 fr. 30
(1941: 5948 sûretés représentant	42 441 173 fr. 60).

8. Au cours de l'exercice, 2 092 430 fr. 40 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, en revanche, octroyé de nouveaux prêts pour un total de 278 280 fr. 90. A la fin de l'année, les prêts hypothécaires de la caisse de pensions et de secours atteignaient un montant de 49 781 614 fr. 25, contre 51 595 763 fr. 75 en 1942.

9. A la fin de l'exercice, le portefeuille des *fonds publics* s'élevait à 13 542 252 fr. 90, contre 13 614 011 fr. 90 à fin 1941. Il ne s'est pas produit de modifications importantes. Une nouvelle estimation du portefeuille a fait ressortir une moins-value de 196 345 fr. 60.

10. Au cours de l'année, nous avons adhéré aux contrats d'assainissement et de fusion des compagnies de chemin de fer suivantes:

Le Chemin de fer Berthoud-Thoune avec celui de l'Emmental;

Le Chemin de fer Fribourg-Morat-Anet avec les Chemins de fer électriques de la Gruyère.

Nos participations à ces chemins de fer ont passé aux nouvelles compagnies, qui portent le nom suivant:

Chemins de fer Emmental-Berthoud-Thoune et Chemins de fer fribourgeois.

11. Des avances pour un montant de 3 000 000 fr., à valoir sur notre participation au capital-actions, ont été accordées à l'usine de Rapperswil-Auenstein S. A.

B. Contrôle des finances et comptabilité générale.

Au cours de 1942, les agents du contrôle des finances et de la comptabilité générale ont procédé aux revisions suivantes:

Vérification d'un certain nombre de caisses d'avances dans les services de la Direction générale et du 1^{er} arrondissement. Participation à plusieurs inventaires de matériel de voie, ainsi qu'à celui des stocks de combustible et de matières de graissage dans les arrondissements.

Ces vérifications ont permis de constater l'exac-titude de l'encassee et des stocks, ainsi que leur concordance avec les livres.

Les agents du contrôle des finances et de la comptabilité générale ont, en outre, vérifié le produit des recettes provenant de l'affichage des réclames dans les gares, des librairies de gare, d'une gare frigorifique, ainsi que les recettes brutes, pour 1941, de 37 buffets de gare. Ils ont, de plus, examiné les livres de 25 buffets de gare et de nombreux magasins se trouvant sur le domaine du chemin de fer. Ils ont, en outre, vérifié les comptes d'une gare commune et de la gérance immobilière de Genève-La Praille. Les revisseurs ont également vérifié les livres de quelques diverses exploitations.

Le 26 février, la commission de vérification des comptes de la Délégation internationale du Simplon a examiné les comptes de construction et d'exploitation de la ligne Brigue-Iselle.

C. Contrôle du trafic.

1. Le relevé et la comptabilisation des abonnements pour parcours déterminés de la série IV ont été simplifiés par de nouvelles prescriptions.

2. Nous avons publié des dispositions pour régler la comptabilisation des abonnements de vacances pendant la période du 1^{er} avril au 31 octobre 1942.

3. Les prescriptions concernant le mode d'expédition et de comptabilisation simplifiée des bicyclettes et voitures d'enfant en trafic interne des CFF ont fait l'objet d'une nouvelle édition.

4. Nous avons chargé le contrôle du trafic de la livraison des coupons-taxe pour l'utilisation des bains et des toilettes, des papiers spéciaux pour l'expédition des bicyclettes et voitures d'enfant, ainsi que des timbres d'affranchissement pour envois de marchandises.

5. Un mode simplifié a été introduit pour le relevé et la comptabilisation des envois EFD.

6. Nous avons étendu le mode de comptabilisation par procédé mécanique (machines comptables) à l'ensemble du trafic des expéditions des administrations aux marchandises de Lucerne et de Zurich, ainsi qu'au trafic local et à tous les trafics, à destination et en provenance de l'Italie, de l'administration aux marchandises de Chiasso. En plus de son propre trafic des expéditions, l'administration aux marchandises de Bâle CFF a été chargée de comptabiliser celui de Bâle St-Jean et de Pratteln. L'administration aux marchandises de Lucerne doit assurer la comptabilisation du trafic des expéditions tl'Emmenbrücke. A Bâle CFF, Berne et Lucerne, la comptabilisation du trafic interne des bagages se fait également par les soins des administrations aux marchandises.

7. L'expédition, le relevé et la comptabilisation du trafic de transbordement danubien Allemagne-Suisse ont été réglés par de nouvelles instructions.

8. Nous avons publié des dispositions sur le mode d'expédition, de relevé et de comptabilisation, ainsi que sur le décompte et le règlement des soldes du trafic des marchandises entre la Croatie et la Suisse.

9. Les comptes portant sur les recettes de transport de la ligne Brigue-Iselle ont été vérifiés le 26 février par la commission de vérification des comptes de la Délégation internationale du Simplon.

10. Les revisseurs ont vérifié les caisses et les livres de 679 services; il a fallu ouvrir une enquête spéciale pour 49 de ceux-ci.

11. Les crédits pour frais de transport, que les gares ouvrent aux maisons de commerce, ont subi les changements suivants: 574 crédits nouveaux, 282 crédits supprimés. Situation à fin décembre 1942: 6206 crédits en compte courant.

12. L'imprimerie des billets a imprimé 44 503 000 billets Edmonson.

V. Personnel.

A. Questions générales.

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

2. Les arrêtés du Conseil fédéral du 15 septembre 1939 et du 23 janvier 1940 réglant les rapports de service et les traitements du personnel de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux pendant le service militaire actif (voir rapports de gestion pour 1939 et 1940, chap. V, ch. 2, p. 11) sont demeurés en vigueur en 1942. Toutefois, les dispositions concernant la réduction du droit au salaire des agents en ser-

vise militaire actif ont été quelque peu adoucies à partir du 1^{er} juillet 1942.

3. Pour compenser partiellement le renchérissement de la vie, le Conseil fédéral a pris, le 13 janvier 1942, un arrêté accordant des *allocations de renchérissement au personnel de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux*. Elles comprennent:

a. Une allocation principale, égale à la somme que représente la réduction de 8 % maintenue en vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 30 mai 1941 réglant provisoirement les conditions de rétribution et d'assurance du personnel fédéral. L'amélioration s'élève en tout cas à 12 % du traitement ou salaire fixé par la loi sur le statut des fonctionnaires, réduit de 13 %, compte tenu d'un montant de 1800 fr. exonéré de la réduction. L'amélioration devait atteindre au moins:

600 fr. pour les agents mariés,

500 fr. pour les célibataires qui remplissent une obligation légale d'entretien ou d'assistance ou soutiennent régulièrement et dans une large mesure des personnes qui ne peuvent se subvenir à elles-mêmes,

400 fr. pour les célibataires n'assumant pas ces obligations.

b. Un supplément pour enfant s'élevant à 20 fr. par année pour chaque enfant de moins de 18 ans si l'agent a un ou deux enfants qui n'ont pas atteint cet âge, et à 30 fr. par année s'il a plus de deux enfants de moins de 18 ans.

L'administration a payé en tout pour 13692556 fr. d'allocations de renchérissement.

4. La vie ayant continué à renchérir au cours de l'année, le Conseil fédéral a pris, le 2 octobre 1942, un arrêté tendant au *versement d'une allocation de renchérissement supplémentaire unique pour 1942*. Celle-ci était

de 240 fr. pour les agents mariés ayant un gain annuel ne dépassant pas 6000 fr. Elle se réduisait de 10 fr. pour chaque tranche de 300 fr. ou fraction de 300 fr. excédant le gain déterminant de 6000 fr.,

de 200 fr. pour les célibataires avec obligations d'entretien ou d'assistance,

de 160 fr. pour les célibataires qui n'ont pas ces charges.

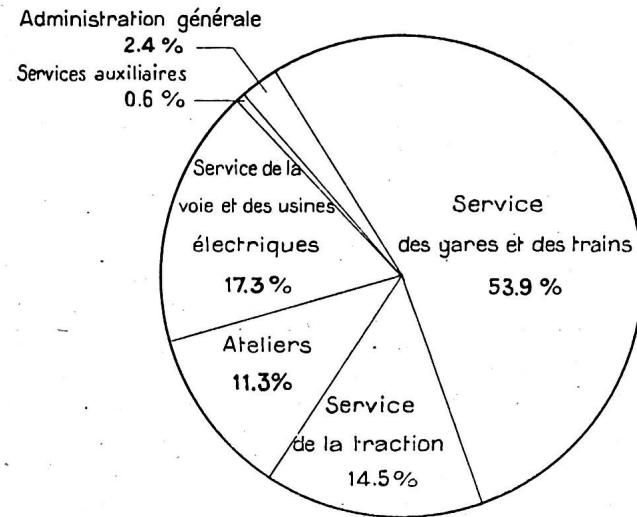
L'administration a payé en tout pour 6 214 801 fr. d'allocations supplémentaires de renchérissement.

5. Le 1^{er} janvier 1942, la *réduction des allocations supplémentaires* du personnel, qui subsistait encore à la fin de 1941 (indemnités pour voyages de service, occupation au dehors, heures supplémentaires, remplacement dans une fonction plus élevée), a été supprimée dans son ensemble. Aux indemnités supplémentaires qui n'avaient pas été soumises à la réduction en 1941, vint s'ajouter un supplément de renchérissement de 5 %. De plus, les nouvelles indemnités supplémentaires du personnel roulant, introduites le 1^{er} janvier 1939, ont été augmentées par le versement d'une allocation de renchérissement de 2 c. sur les indemnités allouées par heure de tra-

vail au lieu de stationnement, et de 6 c. par heure d'absence de service hors du lieu de stationnement. A partir du 1^{er} octobre 1942, le supplément sur les indemnités par heure d'absence de service hors du lieu de stationnement, a été porté de 6 à 9 c. En outre, l'allocation de subsistance du personnel d'entretien de la voie a été augmentée d'un supplément de 50 c. pour chaque repas de midi pris au dehors.

Figure 8.

Répartition du personnel entre les services en 1942.



6. Le Conseil d'administration a publié, le 19 mai 1942, les nouveaux statuts de la caisse de pensions et de secours pour le personnel des Chemins de fer fédéraux. Le Conseil fédéral les a approuvés le 1^{er} juin 1942. Ils sont entrés en vigueur avec effet rétroactif au 1^{er} juillet 1941, et remplacent les statuts provisoires publiés le 30 mai 1941 par le département fédéral des finances et des douanes.

Par rapport à ceux de 1921, appliqués jusqu'à fin juin 1941, les nouveaux statuts présentent les innovations suivantes:

- a. Une caisse spéciale d'assurance a été créée pour les agents entrés au service des Chemins de fer fédéraux à partir du 1^{er} juillet 1941. Les cotisations périodiques des assurés s'élèvent à 5 %, les contributions des Chemins de fer fédéraux à 6 % du gain assuré. Le montant maximum de la pension d'invalidité est de 60 % du gain assuré, après 35 années d'assurance, comptées dès la 20^e année d'âge.
- b. Le montant maximum de la pension d'invalidité est ramené, pour les agents assurés avant le 1^{er} juillet 1941 (anciens assurés), de 75 et 70 à 68 %, après 35 années d'assurance, comptées dès la 20^e année d'âge.
- c. Le gain assuré a été ramené au traitement, aux appointements ou au salaire réel touché en règle générale, en tant que ce gain était supérieur au traitement.
- d. Les cotisations périodiques de 5 et 6 1/4 % des anciens assurés, ont été portées à 7 %, et les versements pour l'élévation du gain assuré, ont passé de 4 et 5 à 6 facteurs mensuels.

e. Les Chemins de fer fédéraux ont fixé leurs contributions périodiques à 8 % du gain assuré et pris en charge la réserve mathématique nécessaire pour compenser les élévations de ce gain.

Ils paient une contribution annuelle de 22 millions de francs pour couvrir l'intérêt du déficit de la réserve mathématique de l'ancienne assurance.

f. Les augmentations de gain après l'âge de 60 ans accomplis, ne sont plus assurées.

7. Les *allocations de renchérissement* accordées en 1942 aux bénéficiaires de rente des *Chemins de fer fédéraux*, en vertu de l'arrêté du 18 novembre 1941 du Conseil fédéral (voir rapport de gestion de 1941, chap. V, ch. 6), se sont élevées à 3 861 569 fr. (1941: 1 916 949 fr.).

8. Nous appuyant sur la décision du Conseil fédéral du 5 octobre 1942, nous avons, pour économiser le combustible, réglé comme il suit, pour l'hiver 1942/43, l'*horaire de travail du personnel administratif à Berne et à Bâle*:

- a. Du 10 au 31 octobre 1942
du lundi au vendredi, de 8 h. à midi et de 13 h. 30 à 18 h.,
le samedi, de 8 h. à midi et de 13 h. 30 à 17 h.
- b. A partir du 2 novembre 1942 et jusqu'à nouvel ordre
du lundi au vendredi, de 8 h. à midi et de 13 h. 30 à 18 h.,
les bureaux restent fermés le samedi.

9. La *réglementation du paiement d'allocations pour perte de salaire aux travailleurs en service militaire actif* a été modifiée par arrêté du 24 février 1942 du Conseil fédéral, en ce sens que, à partir du 1^{er} mars 1942, et pour tenir compte du renchérissement, les indemnités allouées aux militaires ont été relevées.

Les contributions à verser par les Chemins de fer fédéraux et le personnel à la caisse de compensation des salaires se sont élevées, en 1942, à la somme totale de 6 623 745 fr. (1941: 5 902 546 fr.). De cette somme, 701 406 fr. sont revenus aux CFF à titre d'allocations payées au personnel en service militaire actif (1941: 733 514 fr.). Le solde de 5 922 339 fr. (1941: 5 169 032 fr.) a été remis à la caisse de compensation.

10. L'*effectif du personnel* a subi les modifications suivantes: le nombre des fonctionnaires, employés et ouvriers d'administration a été, en moyenne de l'année:

en 1942.	de	28 951
en 1941.	de	<u>27 950</u>

d'où une augmentation de 1 001

Le nombre moyen des ouvriers d'entrepreneurs, c'est-à-dire des ouvriers qui nous sont fournis, en cas de besoin, par des entrepreneurs privés, a été:
en 1942. de 2950
en 1941. de 3012

d'où une diminution de 62

L'augmentation du personnel provient de ce que le volume des transports de voyageurs et de marchandises s'est maintenu à un niveau très élevé, et

aussi du fait que, par suite de pénurie de matériel neuf de superstructure, il a fallu redoubler de soin dans l'entretien des voies.

11. Les bénéficiaires de rente (anciens agents) rappelés auxiliairement au service en vertu de l'arrêté du 15 septembre 1939 sur les rapports de service du personnel pendant le service militaire actif, ont accompli au total 21 012 journées de travail (1941: 23 428).

12. Six recours ont été soumis pour examen aux *commissions disciplinaires*. Celles-ci ont proposé le rejet dans cinq et l'atténuation dans un cas. Les autorités de recours ont rejeté l'appel dans quatre cas et confirmé les décisions des autorités disciplinaires. Dans un cas, l'autorité de recours s'est ralliée à l'avis de la commission disciplinaire tendant à l'atténuation de la peine. Dans un cas, l'autorité de recours a, de sa propre initiative, décidé d'atténuer la peine.

13. Les *commissions du personnel* ont tenu six séances pour examiner différentes affaires concernant le service et entendu des conférences de fonctionnaires supérieurs sur des questions actuelles d'exploitation.

14. Nous avons octroyé, de plein gré, sur le *fonds de secours en faveur d'agents qui n'ont pas droit à la pension*, des secours représentant une somme de 8168 fr. à 18 anciens agents auxiliaires qui n'étaient pas assurés à la caisse de pensions et de secours (1941: à 17 = 6240 fr.).

15. Nous avons alloué sur le *fonds Guyer-Zeller* des récompenses pour un montant de 2960 fr. (1941: dans 18 cas, pour 620 fr.), à 26 agents qui, par leur sang-froid ou leur diligence, ont prévenu des accidents.

16. En vertu de l'art. 56 du statut des fonctionnaires, nous avons, dans 26 cas, donné de plein gré des secours à des agents licenciés par leur propre faute et se trouvant dans le besoin, ainsi qu'à des survivants de tels agents. Ces secours se sont élevés à 26 270 fr.

17. *Service psychotechnique*. Les tâches et l'activité de ce service n'ont pas changé:

514 candidats à des places d'apprenti des ateliers ont été examinés sur leurs connaissances scolaires, et 277 d'entre eux sur leur aptitude professionnelle. En ce qui concerne le service des locomotives, 345 aspirants ont été examinés; il y en a eu 16 pour le service de visiteur et, pour la première fois, 16 pour le service d'ouvrier professionnel de dépôt.

Pour le compte de la division des gares et des trains, le service a donné son avis, au point de vue des aptitudes, sur 118 candidats du service des gares, 13 candidats à des postes de garde de station faisant du service de bureau et 13 apprentis conducteurs.

Ont été examinés, en outre, 39 candidats à des places de fonctionnaire au contrôle des finances et à la comptabilité générale, ainsi qu'à la division du personnel.

18. *Service de prévention des accidents*. Ensuite d'absences occasionnées par le service militaire et de changement de personnel, l'activité du service a été limitée dans une forte mesure. Cet office a

orienté les apprentis de gare sur la prévention des accidents dans six cours finaux, et les agents du service de la voie dans dix cours d'instruction.

En plus des rapports et des statistiques ordinaires, le service de prévention des accidents a établi, pour la première fois, en partant de 1920 et en se basant sur les principes élaborés d'un commun

accord avec l'office fédéral des transports, une statistique des accidents dus à l'exploitation des chemins de fer.

La fréquence relative des accidents pour l'ensemble du personnel CFF marque toujours une légère tendance à la hausse, due surtout aux conditions anormales de travail (assombrissement, etc.).

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		
I. Ancienne réglementation.						
<i>Invalides:</i>						
ayant droit à la pension complète	68 ^{a)}	141	166	167	542	720
ayant droit à une pension partielle	—	4	11	5	20	69
2 ^{b)}	—	—	—	—	2	—
<i>Assurés actifs décédés</i>	19 ^{c)}	50	43	49	161	148
veuves pensionnées	15	41	30	37	123	116
orphelins pensionnés	19	34	28	31	112	83
orphelins de père et de mère, pensionnés	—	—	—	—	—	4
<i>Invalides décédés</i>	61	143	183	191	578	592
veuves pensionnées	27	80	120	125	352	380
orphelins pensionnés	2	10	13	14	39	51
orphelins de père et de mère, pensionnés	1	2	—	3	6	2
<i>Veuves décédées</i>	55	46	90	91	282	271
orphelins de père et de mère, pensionnés	—	2	1	9	12	12
<i>Veuves remariées</i>	2	5	—	4	11	8
<i>Orphelins n'ayant plus droit à la pension</i>	16	45	95	64	220	196
<i>Orphelins de père et de mère, n'ayant plus droit à la pension</i>	4	9	15	6	34	27
<i>Assurés indemnisés conformément à l'art. 34</i>	—	—	—	1	1	1
 *) dont 55 des ateliers principaux. **) dont 2 des ateliers principaux. **) dont 13 des ateliers principaux.						
II. Nouvelle réglementation.						
<i>Invalides:</i>						
ayant droit à la pension complète	—	1	—	—	1	—

En outre, les commissions de la caisse ont accordé des secours selon l'art. 45 des statuts pour un montant de 25 934 fr. 25 (106 cas).

b. Le tableau ci-après indique l'effectif des assurés actifs, des déposants et du gain assuré au 31 décembre 1942, ainsi que le nombre des invalides,

veuves et orphelins pensionnés, et des personnes secourues.

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

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

	Gain assuré			
	1942	1941	1942	1941
<i>I. Assurés:</i>				
Ancienne réglementation	25 528	26 274	128 810 779 fr.	130 913 853 fr.
Nouvelle réglementation	2 428	612	7 571 330 »	1 949 294 »
<i>II. Déposants</i>	447	910	1 364 786 »	1 961 779 »
<i>III. Pensionnés:</i>				
1. Ancienne réglementation.				
Invalides	11 502	11 554	40 425 777 fr.	40 594 109 fr.
Invalides partiels	204	202	78 737 »	78 418 »
Veuves	7 668	7 505	12 736 666 »	12 337 525 »
Orphelins	824	865	404 356 »	426 503 »
Orphelins de père et de mère	64	61	58 247 »	56 769 »
2. Nouvelle réglementation.				
Invalides	1	—	*	—

* Aucune pension, parce que la rente-accident est supérieure.

IV. Bénéficiaires de prestations de la caisse accordées de plein gré:

1. Ancienne réglementation.

Invalides dans le besoin	10	12	2 685 fr.	3 692 fr.
Orphelins de plus de 18 ans	390	369	225 637 »	210 410 »
Epoux ou parenté	46	43	26 687 »	23 479 »
Personnes secourues conformément à l'art. 56 de la loi sur le statut des fonctionnaires		26	23	27 120 »
				24 960 »

2. Nouvelle réglementation: néant.

Le nombre des assurés de l'ancienne réglementation a diminué de 746 membres, et le montant des gains assurés, de 2 103 074 fr. Comme aucune nouvelle admission n'aura lieu désormais dans l'ancienne réglementation d'assurance, le nombre des membres diminuera continuellement.

Par suite des nouvelles nominations et des transferts de la caisse des déposants, le nombre des assurés de la nouvelle réglementation a augmenté de 1816 membres, et le gain assuré s'est accru de 5 622 036 fr.

Le nombre des déposants a diminué de 463 et le montant des gains de 596 993 fr.

c. Au cours même de l'exercice, le déficit pour les assurés de l'ancienne réglementation a augmenté de 1 million de francs, en nombre rond, ce qui le porte, à fin 1942, au montant approximatif de 581,₉ millions de francs, contre 580,₉ millions de francs l'année précédente. Cette aggravation provient principalement du remboursement des cotisations (environ 7,₁ millions de francs) versées par les assurés (voir art. 50 des statuts). Compte tenu de la masse assurée, le résultat de l'exercice a été favorable dans l'ensemble. Comme l'an passé, le nombre des mises à la pension est resté en deçà des prévisions (516 au lieu de 1005).

Pour les assurés de la nouvelle réglementation, nous avons enregistré, au terme de l'exercice, une

plus-value de recettes d'environ 440 100 fr. (1941: excédent de dépenses de 22 100 fr. en nombre rond). Cette augmentation est due principalement aux nouvelles entrées et au relèvement des traitements.

d. Le présent rapport fournit à page 122 tous renseignements sur le bilan arrêté le 31 décembre 1942.

e. D'accord avec les commissions de la caisse de secours, nous avons supprimé le fonds des sanatoria qui, à fin 1942, s'élevait à 1 113 881 fr. 95.

Nous avons versé:

600 000 fr. à la caisse de secours (fonds de secours),
300 000 fr. au fonds des agents n'ayant pas droit à
la pension, et
213 881 fr. 95 au fonds des invalides pensionnés.

f. Le portefeuille de la caisse de pensions et de secours s'est élevé, au terme de l'exercice, à 372 437 010 fr. 25, contre 374 220 889 fr. 75 en 1941. Cette diminution est due au remboursement, par acomptes ou en totalité, des prêts hypothécaires, et, en outre, au fait qu'il n'y a pas eu d'attribution de nouveaux bons de dépôt des CFF, en raison de la souscription de 5 000 000 fr. que nous avions prévu de faire au nouvel emprunt 3½ % de l'usine électrique Rapperswil-Auenstein S. A. de 1943. A la fin de l'année, un gain de 30 270 fr. a été réalisé sur les cours.

2. Assurance contre les accidents.

En 1942, nous avons payé pour notre personnel à la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents, à Lucerne, les primes suivantes:

	<i>Pour les accidents professionnels:</i>	1942	1941
Salaires assurés		152 087 893 fr.	136 818 100 fr.
Primes		1 736 400 »	1 556 800 »
Taux de prime moyen		11, ₄₂ % ₀₀	11, ₃₈ % ₀₀

Pour les accidents non professionnels:

Salaires assurés		151 440 711 fr.	136 235 904 fr.
Primes		827 867 »	744 762 »
Taux de prime moyen		5, ₄₇ % ₀₀	5, ₄₇ % ₀₀

La caisse nationale nous a versé, pour notre service d'agences de la CNAL, 205 141 fr., contre 184 125 fr. en 1941.

Les accidents ayant été plus nombreux dans le service de l'exploitation, la caisse a élevé de 12 à 16 %₀₀, avec effet au 1^{er} janvier 1943, le taux des primes pour les agents rangés sous la rubrique a du service de l'exploitation. La prime s'en trouvera augmentée d'environ 600 000 fr.

3. Caisse d'assurance en cas de maladie.

Etaient assurés le 31 décembre 1942 conformément aux art. 16 et 17 des statuts (les

chiffres correspondants de 1941 sont entre parenthèses):

Classe a (médecin et médicaments seulement) 24 697 (23 862) hommes et 1167 (1171) femmes;

Classe b (indemnité de chômage seulement) aucun assuré.

Classe c (médecin, médicaments et indemnité de chômage) 225 (219) hommes et 9 (15) femmes.

Le compte de profits et pertes de notre caisse d'assurance en cas de maladie, est reproduit à pages 124 et 125 du présent rapport.

La classe a a présenté un solde passif de 17 624 fr. 71 (solde actif de 30 131 fr. 11 en 1941).

Par suite du renchérissement, les frais médicaux et pharmaceutiques ont, depuis 1941, augmenté sur toute la ligne. Conformément à l'art. 38, al. 6, des statuts, le déficit doit être couvert pour moitié par l'administration et pour moitié par la caisse (fonds de compensation). C'est la raison pour laquelle ce fonds a diminué de 8812 fr. 36; à la fin de l'exercice, il s'élevait à 591 486 fr. 40 (600 298 fr. 76 en 1941). A partir du 1^{er} janvier 1943, la cotisation des membres est portée de 3 fr. 70 à 3 fr. 90 par mois.

La classe b disposait à fin 1942 d'un fonds de compensation de 9906 fr. (9617 fr. 45 en 1941).

La classe c se soldait par un bénéfice de 1462 fr. 47 (2027 fr. 98 en 1941). A fin 1942, le fonds de compensation en atteignait 5439 fr. 65 (3977 fr. 18 en 1941).

Le fonds spécial s'est accru de 4808 fr. 35 (intérêts et amendes disciplinaires) et se trouvait être, à fin 1942, de 162 253 fr. 95 (157 445 fr. 60 en 1941).

La morbidité au cours de l'exercice est indiquée à page 126 du présent rapport, dans la statistique du compte de profits et pertes de 1942. Les frais par assuré (soins pharmaceutiques et médicaux, séjour dans un hôpital et autres moyens de guérison) se sont élevés à 47 fr. 26 (43 fr. 66 en 1941) pour les caisses des malades des ateliers, et à 47 fr. 07 (45 fr. 49 en 1941) pour celles des arrondissements. La situation est devenue plus désavantageuse par suite de l'augmentation des frais médicaux et pharmaceutiques. Cinq des neuf unités administratives accusent une perte, contre deux l'année précédente; ce sont les caisses des malades des ateliers d'Yverdon, Bellinzona, Zurich et Coire, et de l'arrondissement de Lausanne.

Nous avons soumis les comptes de 1942 de notre caisse des malades à l'office fédéral des assurances sociales, qui n'a pas fait d'observation.

C. Service médical.

I. Au cours de l'exercice, 12 422 cas de maladie et 3968 accidents nous ont été annoncés, contre 11 478 et 3698 en 1941. Le total des jours de maladie et d'accident (absences de courte durée comprises) a été de 438 601 (431 844 en 1941), ce qui, avec un effectif moyen de 28 945 agents, fait 15,15 jours par agent, au lieu de 15,45 en 1941 et 16,39 en 1940.

		<i>Par rapport aux différentes activités, la morbidité a été la suivante:</i>	1942	1941	1940
			jours	jours	jours
Service de bureau		8,24	8,15	11,43	
» en plein air		18,43	18,61	20,34	
» de bureau et en plein air		13,78	14,18	14,31	
» sur les locomotives		14,19	13,54	15,19	
» dans les trains		17,03	19,27	19,43	
» dans les ateliers		15,67	14,98	15,76	

En moyenne (non compris les absences de courte durée), la guérison a exigé:

dans les cas de maladie	26,83	28,57	25,61
» » » d'accident	21,48	23,18	22,27

2^e Nous avons fait

en 1942	en 1941	en 1940	
1902	2315	1318	examens d'admission,
380	504	393	» de mise à la retraite,
868	947	1005	» de contrôle dans des cas de maladie.

3. Etant donnés les mesures imposées par la guerre et l'effort demandé aux agents, le service médical s'est occupé en particulier d'observer si certaines maladies devaient plus fréquentes qu'avant la guerre et si des déficiences s'étaient manifestées.

Voici le pourcentage des principales maladies:

	1942	1941	
Maladies infectieuses	16,7	17,4	— 0,7
» nerveuses	5,4	6,2	— 0,8
» des organes respiratoires	19,9	19,8	+ 0,1
» des organes digestifs	17,5	14,3	+ 3,2
Rhumatismes	20,8	22,6	— 1,8

La proportion des maladies d'estomac a augmenté, parce que les gastro-entérites sont plus fréquentes. Il s'agit là de troubles de la digestion, dus probablement au changement de nourriture.

Le service médical a examiné tous les cas de surmenage signalés au médecin. Ils n'ont pas été nombreux et concernaient surtout des agents supérieurs des gares et des stations. Le personnel des gares ayant été renforcé, les cas de surmenage ont sensiblement diminué par rapport à 1941. D'une façon générale, l'état de santé du personnel, en 1942, est le meilleur qui ait été enregistré ces derniers cinq ans.

VI. Economat.

A. Achat de matériaux.

L'économat a procédé en 1942 à divers achats de matériaux, dont voici les plus importants:

Matériel de superstructure et d'enclenchement (sans les rails et les traverses)	1 091 t.
Traverses de bois	113 211 p.
Rails d'acier	3 100 t.
Traverses métalliques (provenant de la récupération)	9 351 p.
Matières de consommation pour la traction (charbon non compris)	4 760 t.
Fers et autres métaux pour les ateliers, etc.	6 085 t.

Matériaux de construction (ciment, carbure de calcium, etc., couleurs)	3 780 t.
Articles divers pour les ateliers, etc.	1 402 516 fr.
Matières de chauffage, d'éclairage et de nettoyage	1 647 932 fr.
Matériel électrique	3 893 143 fr.
Clôtures, ingrédients pour la suppression de la poussière et pour le désherbage.	131 402 fr.
Objets d'inventaire, matériel de bureau, etc.	2 274 454 fr.
Etoffes et confection des uniformes de service	1 439 388 fr.

B. Vente de matériaux de rebut.

L'économat a vendu:	
des matériaux de rebut des ateliers	
et autres services pour	937 660 fr.
du matériel de rebut de la voie pour	1 075 342 fr.

C. Ravitaillement en charbon.

Au cours de l'exercice, 119 979 t. de combustible, dont 38 762 t. de coke, ont été achetées.

Nos stocks de charbon étaient en forte diminution à la fin de l'exercice.

VII. Tarifs et publicité.

A. Généralités.

La Conférence commerciale des entreprises suisses de transport et des intéressés au trafic n'a tenu aucune séance pendant l'exercice.

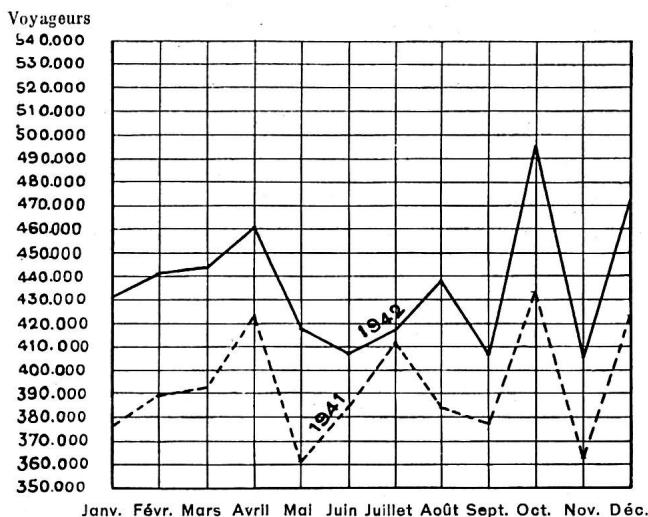
B. Service des voyageurs et des bagages.

1. Les billets du dimanche ont été émis jusqu'au 15 mars et à partir du 12 décembre. Pour des raisons relevant de l'économie de guerre, l'émission de ces billets a dû être strictement limitée à la période des sports d'hiver.

2. A la suite d'une décision des administrations intéressées, l'abonnement de vacances donnant droit à des demi-billets a de nouveau été émis du 1^{er} avril au 31 octobre; toutefois, le prix de l'abonnement a été porté de 9 à 10 fr., et celui des cartes complémentaires de 3 à 3 fr. 50. L'abonnement a été également mis en vente pendant la saison d'hiver 1942/43 (du 19 décembre 1942 au 31 mars 1943). La Confédération prend derechef à sa charge une partie de la perte de recettes.

Figure 9.

Voyageurs transportés par jour en 1941 et 1942.



Ainsi que le montrent les résultats ci-après, cette facilité de transport, créée pour stimuler le tourisme interne en temps de guerre, jouit de la faveur sans cesse croissante du public.

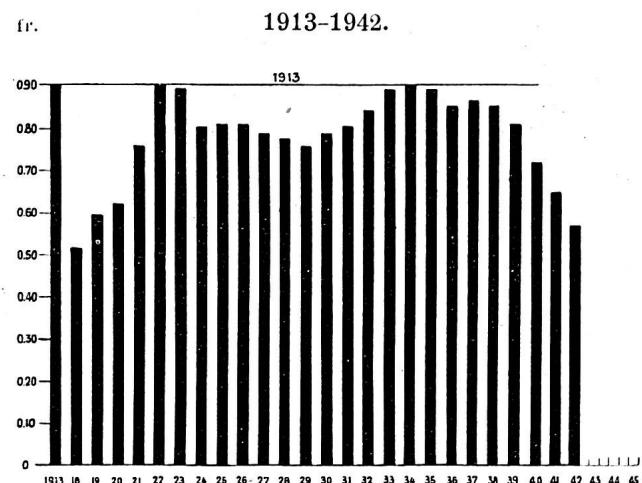
La vente a, en effet, atteint les chiffres suivants:

	Abon- nements	Cartes complémentaires
Eté 1940 (1 ^{er} V—31 X) . . .	130 204	100 366
Hiver 1940/41 (15 XII—31 III)	50 259	35 637
Eté 1941 (1 ^{er} IV—31 X) . . .	266 405	203 739
Hiver 1941/42 (20 XII—31 III)	69 851	46 782
Eté 1942 (1 ^{er} IV—31 X) . . .	305 927	216 977

3. 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 1942. Les Chemins de fer fédéraux étaient intéressés à quelques-uns de ces abonnements.

Figure 10.

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



4. A partir du 1^{er} juillet, les entreprises de transport participant au service direct suisse des voyageurs, y compris l'administration fédérale des postes, accordent aux personnes appelées au service civil dans l'agriculture, les mêmes facilités de transport qu'aux ouvriers occupés à des travaux de construction d'intérêt national. Ces facilités sont les suivantes:

- Pour l'aller au lieu de travail lors de l'entrée en place: demi-billet ordinaire de simple course en 3^e classe.
- Pour les visites aux membres de la famille, dans les limites du nombre maximum fixé: demi-billet ordinaire d'aller et retour en 3^e classe.
- Pour les courses dues à des cas de force majeure, par exemple pour aller chez le médecin: demi-billet ordinaire d'aller et retour en 3^e classe.
- Pour le retour au foyer au terme de la période de travail: demi-billet ordinaire de simple course en 3^e classe.

Les facilités s'appliquent aussi à la surtaxe pour trains directs.

Comme pour l'affectation de la main-d'œuvre à des travaux de construction d'intérêt national, les frais sont à la charge de la Confédération. Maintenant, celle-ci assume aussi les dépenses pour les courses mentionnées sous b à d.

5. La limite de salaire donnant droit à des abonnements d'ouvrier a été portée, le 1^{er} juin, à 17 fr. par jour de travail, 425 fr. par mois ou 5100 fr. par année.

6. Se fondant sur l'*ordonnance du Conseil fédéral concernant l'instruction préparatoire, du 1^{er} décembre 1941*, les administrations intéressées au tarif militaire ont adapté aux nouvelles prescriptions la facilité de transport accordée pour l'instruction préparatoire. La taxe militaire est désormais octroyée à tous les participants aux cours (élèves, chefs et inspecteurs) et pour tous les exercices et inspections connexes. La nouvelle réglementation est entrée en vigueur le 1^{er} avril.

7. Depuis quelques années, les écoles publiques et privées (écoles, instituts et pensionnats) bénéficiaient, pour les excursions d'hiver qu'elles organisaient et dirigeaient, des taxes d'aller et retour les plus basses du tarif pour écoles (taxes du premier degré d'âge). La guerre ayant obligé les entreprises de transport à introduire de nouvelles restrictions, cette facilité n'a pu être maintenue pour l'hiver 1942/43.

8. Le 1^{er} juin, les taxes de zone applicables dans le service des bagages pour le transport des bicyclettes, des canots pliants, etc., ont été majorées par l'abaissement des zones de distance de 75 à 50 km. et la création d'une quatrième zone.

A la même date, le transport gratuit des voitures d'enfant a été supprimé. Désormais, ces voitures sont uniformément soumises à la demi-taxe de zone.

9. Dès l'entrée en vigueur de l'horaire d'été (4 mai), l'expédition directe des voyageurs, bagages et colis express, qui avait été suspendue au cours de l'année précédente par suite de la pénurie de carburants liquides, a pu être reprise à destination et en provenance d'un grand nombre de stations d'automobiles postales, grâce à l'adaptation des véhicules aux carburants de remplacement.

10. Le 1^{er} mai est entré en vigueur un tarif provisoire pour voyageurs et bagages en trafic entre la France et la Suisse, d'une part, l'Italie et la Croatie, la Serbie, la Bulgarie et la Grèce, via Trieste, d'autre part. Ce tarif prévoit, pour un nombre limité de relations, l'émission de billets directs et l'expédition directe des bagages.

11. Le 1^{er} décembre est entré en vigueur un nouveau tarif pour le transport des voyageurs, des bagages et des colis express entre la France et la Suisse, d'une part, et le Sud-Est européen, d'autre part, par le Reich allemand, ainsi qu'entre la France et l'Italie par le Brenner. Ce tarif prévoit l'émission de billets directs et l'expédition directe des bagages et des colis express pour un nombre limité de relations en trafic entre la France et la Suisse, d'une part, et la Slovaquie, la Hongrie, la Croatie, la Serbie, la Roumanie, la Bulgarie et la Grèce, d'autre part, ainsi qu'entre la France et l'Italie.

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

a. Abonnements pour parcours déterminés:

Série A: Abonnements pour 20 courses simples à exécuter en trois mois	59 864	55 161
Série B: Abonnements pour 10 courses aller et retour à exécuter en trois, quatre ou six mois	75 698	57 940
Série B I: Abonnements pour 10 courses aller et retour à exécuter en un mois	115 496	100 213
Série I : Abonnements ordinaires pour un nombre illimité de courses	83 682	70 513
Série I ^a : Abonnements ordinaires pour deux courses journalières simples	104 402	99 853
Série II : Abonnements d'écolier pour un nombre illimité de courses	218 372	194 312
Série II ^a : Abonnements d'écolier pour un nombre illimité de courses certains jours seulement	74 713	61 104
Série III : Abonnements d'ouvrier pour une course aller et retour par jour ouvrable	600 513	526 338
Série III ^a : Abonnements d'ouvrier pour deux courses aller et retour par jour ouvrable	128 411	104 379
Série IV: Abonnements annuels pour parcours combinables	7 096	5 416
Abonnements d'ouvrier pour visites à la famille	18 628	12 363

Nombre d'abonnements délivrés
(avec et sans surtaxe pour trains directs)

	1942	1941 *
Total	1 486 875	1 287 592

b. Abonnements généraux:

Pour une personne et valables

8 jours.	9 484	7 572
15 »	6 204	4 919
Cartes complémentaires	3 314	2 321
12 mois	1 365	1 025
1 ^{er} acompte	19 029	15 396
2 ^e —12 ^e acompte	162 956	123 006

Nombre d'abonnements délivrés

	1942	1941
Total	1 486 875	1 287 592

*) Les chiffres de 1941 pour des abonnements de parcours étaient approximatifs dans le rapport de gestion de 1941. Ils sont remplacés ici par les chiffres définitifs.

		Nombre d'abonnements délivrés
	1942	1941
Pour deux personnes de la même entreprise et valables		
12 mois	122	66
1 ^{er} acompte.	820	610
2 ^e —12 ^e acompte.	8 251	5 546

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

	au total		part des CFF	
	1942	1941	1942	1941
	20 108 199 fr.	15 209 131 fr.	16 774 278 fr.	12 807 395 fr.

c. Abonnements pour demi-billets:

	Nombre d'abonnements délivrés		Produit de la vente		part des CFF	
	1942	1941	1942	1941	1942	1941
pour 3 mois . . .	4 700	3 718	747 367 fr.	529 789 fr.	661 724 fr.	471 348 fr.
» 12 » . . .	2 025	1 340				

d. Billets combinables suisses:

	Nombre de billets délivrés		Produit de la vente		part des CFF	
	1942	1941	1942	1941	1942	1941
	74 755	65 332	2 149 473 fr.	1 887 793 fr.	1 512 386 fr.	1 334 965 fr.

e.⁷ Billets internationaux à coupons combinables:

Emission suspendue à partir du 1^{er} janvier 1942.

C. Service des marchandises et des animaux.

1. Dans le *tarif international des marchandises*, du 1^{er} octobre 1938, les dérogations relatives au paiement des frais de transport, aux remboursements et aux débours, ainsi qu'au droit de modifier le contrat de transport, ont, pour le trafic avec le Gouvernement général de Pologne, l'Espagne et le Portugal, fait l'objet d'une nouvelle réglementation.

2. En raison des conditions atmosphériques, 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, pour la période 1941/42, prolongée jusqu'au 31 mai, et pour la période 1942/43, comme l'année dernière, accordée dès le 15 septembre.

La *classification des marchandises* a subi les modifications suivantes:

Pour des raisons relevant de l'économie de guerre, les huiles usagées expédiées aux centres collecteurs et aux usines de régénération ont dû être attribuées à la classe de tarif IV des wagons complets et à la classe 2 des expéditions partielles. Etant donnée la pénurie générale de produits fourragers, la même tarification a été octroyée pour la cellulose destinée à l'alimentation du bétail (cellulose fourragère). Au point de vue tarifaire, les briquettes de tourbe ont été assimilées à la tourbe, et les poussiers de charbon ou de coke provenant de la distillation lente du lignite, aux combustibles minéraux. La tarification des matières bitumineuses pour la construction de chaussées a été modifiée.

3. Tout comme l'an passé, les entreprises suisses de chemins de fer et de navigation à vapeur accordent

au *Secours suisse d'hiver* une réduction de 50 % sur les taxes tarifaires.

La même faveur a été accordée pour le transport des baraquements et du matériel de campement des *colonies universitaires de travail* et du *service agricole de travail*.

Les dispositions concernant les réductions de taxe pour le matériel de campement des *camps de travail pour émigrants* ont été étendues aux camps de réadaptation professionnelle pour émigrants, aux stations de quarantaine et aux homes pour internés.

Dès le 1^{er} décembre 1942, la *Centrale pour le ramassage des flacons par la jeunesse suisse, de concert avec l'œuvre du centime de la Croix-Rouge*, a bénéficié, pour sa collecte de flacons, des réductions de taxe accordées pour les emballages vides (50 % de réduction).

4. L'application du règlement concernant l'octroi de réductions de taxe pour les *objets destinés à des expositions* a été accordée pour 134 expositions d'animaux et 15 expositions de marchandises.

5. 188 nouveaux contrats ont été conclus, et 428 annulés. De plus, nous avons procédé à des enquêtes au sujet de demandes de concession pour des entreprises de transport automobiles.

6. Le 1^{er} janvier 1942 est entré en vigueur le *tarif*, complètement remanié, des *frais accessoires*. Il remplace les prescriptions suivantes:

Tarif des frais accessoires, du 1^{er} juillet 1917. Annexe à ce tarif, du 1^{er} juillet 1917.

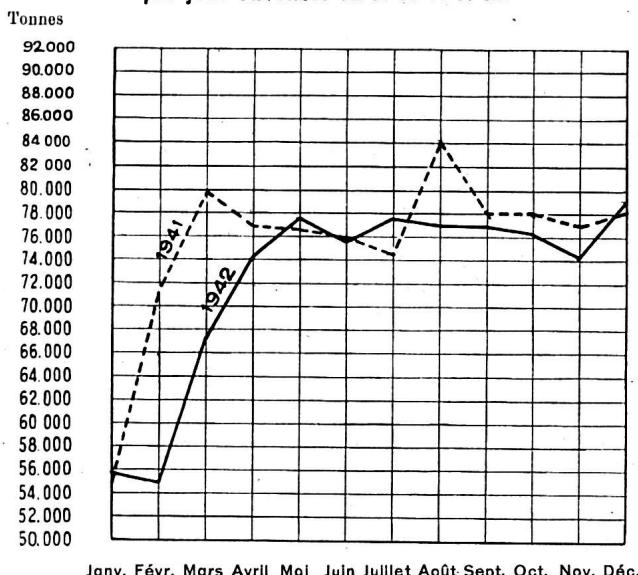
Prescriptions pour l'application des poids normaux, du 1^{er} septembre 1909.

Prescriptions pour la livraison et la réexpédition d'envois de marchandises, du 15 juillet 1918.

Prescriptions concernant l'acceptation de marchandises pour être tenues à la disposition de tierces personnes ou du consignateur, du 1^{er} octobre 1918.

Figure 11.

Tonnage des marchandises transportées par jour ouvrable en 1941 et 1942.



7. Des taxes exceptionnelles ont été introduites:

a. En trafic interne suisse, pour le transport de carbure de calcium à destination de Bodio; de minerai de fer de Martigny et Sembrancher à Choindez; de cendres de pyrite et de résidus de grillage de pyrite d'Uetikon à Delémont et Unterterzen; de matières ayant servi à épurer le gaz, à destination de Pratteln; de gypse de Bex et St-Tiphon à Genève.

b. Pour l'importation de fèves de soja.

Les taxes exceptionnelles pour l'exportation de plaques d'asphalte au départ de Zurich-Affoltern et de linoléum au départ de Giubiasco ont été abrogées. Le linoléum a été inséré dans le tarif général des exportations n° 31.

8. Le trafic d'Union germano-suisse a subi les modifications suivantes:

Dans la partie II, les fascicules 10 pour kaolin et argile, 11 pour engrais potassiques, 12 pour plâtre, chaux et ciment, 13 pour gravier de pierre ponce et sable et 15 pour produits céramiques, ont été réédités. Les taxes de soudure des fascicules 1 (fers), 3 (charbons) et 4 (expéditions partielles) ont été adaptées aux nouveaux cours monétaires; en même temps, les réductions de distances pour le trafic avec les gares de la Sarre ont en même temps été prises en considération.

Les tarifs exceptionnels pour le bois à brûler au départ de Bruck a. d. Leitha et pour l'acide sulfurique résiduaire au départ de Mulhouse à destination de Schlieren et Wolhusen, ont été réédités. Les tarifs exceptionnels pour les cuirs et peaux, pour les pelures de cacao, ainsi que pour le minerai de fer au départ de Frick et Sargans à destination de Völklingen, ont été supprimés.

La partie III, contenant la nomenclature des gares et les prescriptions d'acheminement, a été

rééditée en raison des modifications apportées aux distances allemandes et de l'introduction de la route de St-Louis comme nouvelle voie d'acheminement.

9. Les fascicules 1 (benzine) et 2 (céréales) du tarif direct *ports danubiens allemands-Suisse* ont été réédités à la suite du relèvement des taxes allemandes. D'autres tarifs ont paru pour l'alimentation du bétail (tarif spécial 3), pour les graines oléagineuses (tarif spécial 4), pour les graines et semences (tarif spécial 5), pour le bois en grume (tarif spécial 6), pour le brai de pétrole (tarif spécial 7) et pour la paraffine (tarif spécial 8).

10. Le tarif pour le transport de marchandises entre la Suisse et l'Italie a été également déclaré applicable au trafic avec la nouvelle province italienne de Lubjana et avec les régions précédemment yougoslaves rattachées à la province de Fiume.

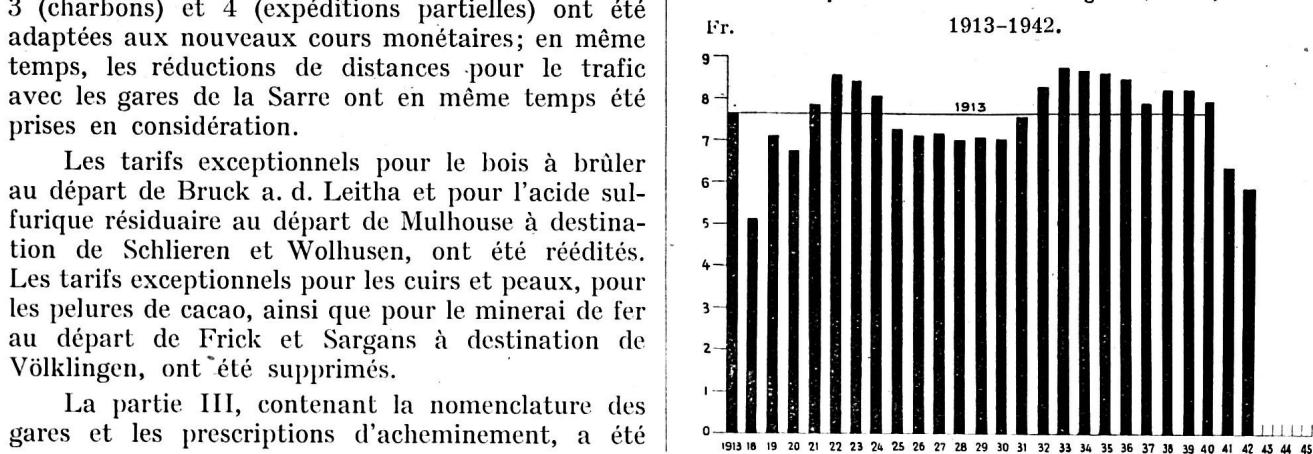
11. En trafic de l'Union de chemins de fer *hungaro-suisse*, il a fallu rééditer les fascicules suivants en raison des augmentations de taxe introduites par certaines administrations de l'Union: les fascicules 1 pour les céréales et légumes à coques, 2 pour le vin, 3 pour les betteraves sucrières, 4 pour les œufs de volaille, 5 pour le foin et la paille, 6 pour les fruits frais et 7 pour les tarifs spéciaux 1 à 9. Les taxes pour le vin (fascicule 2) et les huiles minérales (fascicule 8) ont été rajustées, au moyen d'un supplément, pour tenir compte d'un relèvement des taxes hongroises. Le fascicule 7 a été complété par l'introduction des tarifs spéciaux 10 pour le bois, 11 pour le charbon, 12 pour les pommes de terre et 13 pour les graines et semences.

Pour décharger les lignes allemandes, les gares allemandes de Constance, Schaffhouse et Singen ont été biffées dans tous les fascicules. Les gares suisses de même nom sont desservies par St-Margrethen; le trafic avec la gare de Bâle est acheminé par Buchs (St-G.), et non plus par des lignes entièrement allemandes. Le tableau d'acheminement a été réédité.

12. Un tarif d'Union a été créé pour le trafic entre la Croatie et la Suisse; il contient les tarifs spéciaux 1 pour le charbon de bois, 2 pour le lignite, 3 pour les œufs de volaille, 4 pour le bois et 5 pour les racines de chicorée.

Figure 12.

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



13. Dans l'*Union de chemins de fer slovaque-suisse*, les nouveaux tarifs spéciaux ci-après ont été mis en vigueur: n°s 10 pour les huiles et graisses, 11 pour le carbure de calcium, 12 pour les fers et aciers, 13 pour les marchandises de toute nature, 14 pour le goudron de bois, 15 pour les céréales et légumes à cosses, 16 pour les pommes de terre, 17 pour le ciment, 18 pour la verrerie creuse et 19 pour les produits chimiques.

En raison de la hausse des tarifs internes slovaques, il a fallu introduire des tableaux spéciaux de suppléments de prix aux tarifs spéciaux 2 pour le charbon de bois et 9 pour le bois.

Etant donnée la suppression des tarifs internes de la Slovaquie pour l'exportation de charbon de bois et de ciment, les tarifs spéciaux 2 et 17 de l'Union ont dû être réédités.

Afin de décharger les lignes allemandes, il a fallu prendre, pour les gares frontières de Bâle, Constance, Schaffhouse et Singen, les mêmes mesures qu'en trafic hungaro-suisse (voir ch: 11 ci-dessus).

14. Les dispositions du tarif des marchandises néerlandais-suisse concernant les égalisations de taxes ne pouvant pratiquement plus être appliquées, ont été abrogées.

15. En *trafic germano-italien*, la nomenclature des gares et le tableau d'acheminement ont été réédités. L'innovation la plus importante est que le trafic acheminé jusqu'ici par Bâle DRB emprunte désormais, sous certaines restrictions, les voies de la rive gauche et de la rive droite du Rhin. La nomenclature des gares a été complétée par la reprise de gares alsaciennes, lorraines et luxembourgeoises.

Le fascicule de tarif 3 de la partie II contenant des taxes spéciales (denrées alimentaires) pour le trafic en transit par la Suisse, a été réédité en raison de l'introduction de la nouvelle voie d'acheminement par St-Louis et de la réduction des distances qui en résulte. Le rayon d'application de ce tarif a été étendu par la reprise de gares alsaciennes et luxembourgeoises.

Par suite de l'admission des gares de Bohême et de Moravie dans le tarif germano-italien, le fascicule général et le fascicule 1 de la partie III du tarif-marchandises Bohême-Moravie-Italie sont devenus sans objet et ont été abrogés.

Le *tarif pour le transport de charbon* a également été réédité. Les taxes valables par la Suisse n'ont subi aucun changement.

16. En *trafic Pays du Nord-Italie*, l'acheminement Bâle-Iselle a été introduit pour le trafic entre la Suède et la Norvège, d'une part, et certaines gares piémontaises, d'autre part; de la sorte, certains transports qui étaient acheminés jusqu'ici par Pino, itinéraire le plus court, ont été détournés par Iselle.

D. Publicité.

1. Nous avons poursuivi méthodiquement la transformation de notre section de publicité en une centrale de propagande commerciale en faveur du chemin de fer.

Au sein de l'administration, nous avons créé une commission consultative de publicité dans la-

quelle sont représentés les services directement intéressés (secrétariat général, service commercial, service des gares et des trains).

2. Notre service de conférences a été développé et organisé définitivement. Une équipe de conférenciers travaille en Suisse romande, une autre en Suisse allemande. A fin décembre, elles avaient organisé au total 217 matinées et soirées devant 23 022 adultes et 27 045 écoliers. A notre demande, des conférenciers privés donnèrent 60 conférences cinématographiques, auxquelles ont assisté 7323 personnes. Un accord avec l'OCST, les services de publicité du BLS, du RhB et des entreprises de transport du Nord-Est de la Suisse, a permis d'unifier dans une certaine mesure la publicité pour toute la Suisse.

3. La réclame de vitrines, qui exerce en général une forte attraction, a été développée.

Toute une série de décorations représentant les améliorations introduites en service des voyageurs et, récemment aussi, en trafic des marchandises, ont été utilisées en permanence dans de nombreuses vitrines de bureaux de renseignements de gare, ainsi que de bureaux de voyage privés. La publicité ainsi faite s'est étendue non seulement aux principales villes, mais encore à des centres de villégiature de toutes les régions du pays. Une heureuse collaboration s'est établie dans ce domaine avec diverses entreprises de transport privées.

4. En commun avec l'OCST et la «Swissair», nous avons aménagé aux foires de Bâle, Lausanne et Lugano de nouveaux bureaux de renseignements, chargés également de la vente des billets. Dans le cadre de la publicité générale, nous avons en outre présenté quelques-uns des problèmes les plus urgents qui se posent dans le service des voyageurs et des marchandises. Nous avons envoyé à l'exposition «Die Schweiz als Reiseland», à Zurich, une grande carte murale du trafic de la Suisse. Nous avons aussi participé à la «Maison genevoise», à Genève, au premier «Salon suisse de l'affichage», à Neuchâtel, et à une exposition d'affiches à Soleure. Nous avons fourni du matériel approprié à des manifestations de caractère plus régional, telles que la «Semaine Tessinoise», à Tavannes, la «1^{re} semaine vaudoise», à Zurich, et l'exposition «Was kochen wir heute?», à Lucerne.

5. Lors de la publication du nouveau tarif pour le service franco-domicile par chemin de fer (1^{er} juillet), nous avons inséré des annonces dans 154 quotidiens et 13 feuilles professionnelles. En automne, nous avons insisté par la voie de la presse sur la nécessité d'activer la circulation des wagons et d'en utiliser rationnellement la capacité de chargement. Les annonces ont paru dans 62 quotidiens et 49 feuilles professionnelles. Nous avons publié une annonce de toute une page dans un numéro spécial du *Bund* consacré au trafic ferroviaire. Vers Noël, nous avons recommandé les bons de voyage dans toute une série de revues illustrées.

6. Nous avons publié une affiche format mondial du peintre Erni ayant pour texte «Chargez rapidement, chargez à fond, déchargez immédiatement». Cette affiche fut la première à être apposée en dehors des gares et stations.

Le prospectus des abonnements généraux a été remanié et tiré à un grand nombre d'exemplaires, en français, en allemand et en italien. Afin d'encourager le trafic des sports d'hiver, nous avons publié des horaires spéciaux contenant les principales relations pour les centres de sport au départ de Zurich, Berne et Lucerne.

Le calendrier pour 1943 a été entièrement consacré à la propagande en faveur du trafic ferroviaire. Sous le titre «Les Chemins de fer fédéraux à l'heure du grand effort», il soulignait l'importance de l'électrification du réseau.

7. Notre bulletin sportif, qui renseignait sur 62 stations, a paru en décembre, en janvier et en février.

8. Lors de l'ouverture de la «Fiera Svizzera di Lugano», en octobre 1942, nous avons conclu avec

les PTT un accord, aux termes duquel, dans leur bureau de voyage de la Piazza Rezzonico, à Lugano, ceux-ci assurent également le service de renseignements et de vente des billets pour les Chemins de fer fédéraux. Depuis lors, les frais d'exploitation de ce bureau sont assumés en commun par les deux administrations.

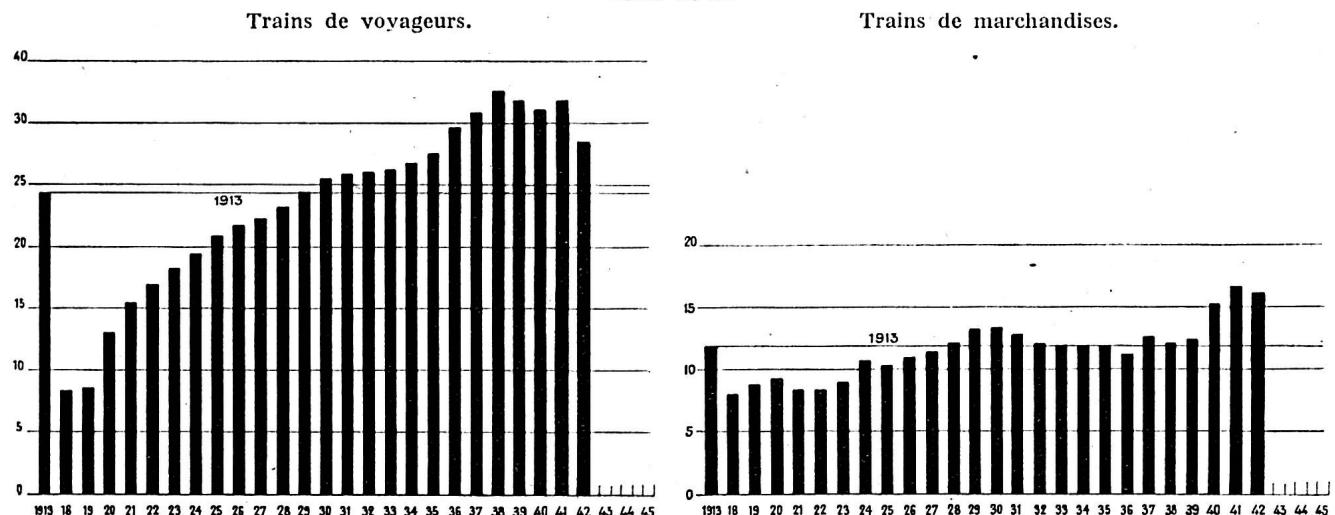
9. Le 1^{er} juin, au moment où l'OCST a repris le service de publicité à l'étranger, nous avons conclu avec lui une convention réglant l'octroi de facilités de transport à son personnel et à des tiers.

10. Le contrat conclu avec la Compagnie générale des distributeurs automatiques S. A., à Berne, concernant l'installation et l'exploitation de distributeurs dans les gares et stations CFF, a été adapté aux circonstances actuelles et prorogé pour une durée de cinq ans, jusqu'à fin 1947.

Figure 13.

Nombre de trains par jour et par km de ligne.

1913-1942.



VIII. Gares et trains.

A. Généralités.

1. Nous avons introduit, le 1^{er} juillet 1942, un nouveau tarif pour le service franco-domicile par chemin de fer. Il comprend un plus grand nombre de localités desservies, des facilités pour le camionnage des emballages vides en retour et une nouvelle limite de poids à 5500 kg.

2. Pour satisfaire aux toujours plus nombreuses demandes, nous avons fait construire vingt nouveaux petits containers.

3. Le Comité international de la Croix-Rouge ayant à s'occuper d'un gros trafic de marchandises pour les prisonniers de guerre, nous avons mis à sa disposition, à la gare de Vallorbe, divers locaux et halles actuellement inutilisés par suite de l'interruption du trafic international.

B. Recrutement et instruction du personnel.

1. Pour couvrir nos besoins probables en agents de gare et de train, nous avons engagé 182 apprentis du service des gares et 131 apprentis du service des trains.

2. Des examens de capacité ont eu lieu pour les apprentis du service des gares qui, entrés en 1940, ont achevé leur apprentissage au cours de l'exercice et pris part à un cours final de quatre semaines.

C. Service des voyageurs.

1. Le mouvement des voyageurs a continué d'être intense, ce qui s'explique à la fois par la paralysie de l'automobile due à la pénurie d'essence, et par le volume des transports militaires. Nous avons pu faire face sans grande difficulté, grâce, notamment,

à l'entente intervenue entre le commandement de l'armée et nous au sujet des transports de permissionnaires pendant les fêtes (Pâques, Pentecôte et Noël) et des transports de mobilisation et de démobilisation consécutifs aux services de relève.

2. Les difficultés d'approvisionnement en lubrifiants et autres matières nous ont contraints de supprimer, dès les 14 et 15 février 1942, les trains prévus pour les sports d'hiver, et de réduire une fois de plus, à partir du 16 mars, les parcours des trains de voyageurs, dans une proportion de 2300 km en moyenne par jour. Nous avons maintenu ces restrictions dans l'horaire 1942/43, non sans les modifier quelque peu et les étendre aux trains destinés au service d'excursions.

3. Le trafic de et pour la France par les points frontières de Crassier-La Rippe, Vallorbe, Les Verrières, Le Locle et Delle est toujours entièrement suspendu.

D. Service des marchandises.

1. A la demande de chemins de fer étrangers, nous avons dû continuer à envoyer un nombre considérable de wagons suisses vides hors de nos frontières pour y prendre charge de denrées indispensables à notre ravitaillement.

2. Le trafic des marchandises n'a pas cessé d'être dense sur la ligne du Brunig, de sorte que nous avons dû prendre des mesures pour y accélérer la circulation des wagons. Depuis le 4 mai, date où la traction électrique a été définitivement introduite entre Lucerne et Meiringen, nous avons pu de nouveau acheminer normalement par le Brunig une partie des transports de marchandises en petite vitesse que la pénurie de charbon nous avait contraints, en février 1941, de détourner par Thoune-Interlaken.

3. La réduction, toujours très forte, des transports routiers a continué à avoir des effets heureux pour le trafic des marchandises, qui a sensiblement augmenté, notamment en automne, par suite de l'extension des cultures. Il nous a fallu environ 3600 wagons par jour pour le transport des expéditions de détail.

4. Le Comité international de la Croix-Rouge, à Genève, a expédié chaque jour un certain nombre de wagons de marchandises pour les prisonniers de guerre en Allemagne.

5. Pour économiser l'énergie électrique, nous avons supprimé, du 19 février au 24 mars, 88 trains de marchandises, couvrant chaque jour au total 2752 km. Depuis lors, l'accroissement du trafic nous a obligés à rétablir une partie de ces trains.

E. Horaire.

1. Une conférence internationale des horaires a eu lieu à Florence du 10 au 13 février. Elle a

permis d'établir les communications par trains directs avec l'Allemagne, l'Italie et la France pour l'horaire 1942/43.

2. Le «Simplon-Orient-Express», qui, depuis l'extension de la guerre aux Balkans au printemps 1941, ne circulait plus que sur le parcours Lausanne-Trieste a été remplacé, dès le 4 mai 1942, par des trains directs circulant entre Lyon-Modane-Milan-Trieste-Belgrade-Sofia et Salonique; ces trains comprennent des wagons-lits de I^e et II^e classe et des voitures ordinaires de I^e, II^e et III^e classe, et assurent la correspondance à Belgrade avec des trains Berlin-Budapest et Paris-Metz-Munich. Pour notre pays, les correspondances avec les nouveaux trains d'Orient sont provisoirement assurées par les trains encore prévus à l'horaire, ce qui comporte certains arrêts à Milan. Un wagon-lits continue cependant à circuler entre Genève et Trieste.

3. Au cours de la procédure d'approbation de l'horaire entré en vigueur le 4 mai 1942, après la présentation ordinaire des projets, faite conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 4 décembre 1939, 374 requêtes, dont 278 concernaient les Chemins de fer fédéraux, nous ont été annoncées. Nous avons pu faire droit, totalement ou partiellement, à 80 d'entre elles; les gouvernements des cantons ont retiré 178 requêtes, tandis que 20 autres étaient soumises à l'office fédéral des transports, qui a pu en agréer partiellement trois.

Par rapport au précédent, l'horaire 1942/43 présente une diminution des parcours des trains de voyageurs de 12 910 km/trains (13,3%) par jour pour la période d'été, et de 1929 km (2,3%) pour la période d'hiver. Pour combattre efficacement les retards, nous avons détendu la marche des trains.

4. L'heure d'été, en vigueur depuis le 4 mai, a pris fin dans la nuit du 4 au 5 octobre, tandis que l'heure de l'Europe centrale était réintroduite avec l'horaire de la période d'hiver.

5. Le département fédéral des postes et des chemins de fer a provisoirement fixé à la période du 10 mai 1943 au 7 mai 1944, la validité du prochain horaire annuel.

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

1. Depuis le 9 mars, les Chemins de fer fédéraux assurent seuls le service de la traction et de la conduite des trains sur la ligne de raccordement de Bâle, située sur territoire suisse; conformément à la convention en vigueur, notre entreprise et le Chemin de fer du Reich se partageaient jusque-là ce service par moitié.

2. Nous avons conclu un nouveau contrat avec la Société coopérative du chemin de fer du Monte Generoso pour la cojointe de la gare de Capolago; le contrat est entré en vigueur avec effet rétroactif au 1^{er} avril 1941.

IX. Traction et ateliers.

A. Achat et équipement de matériel roulant.

1. Au cours de l'exercice 1942, nous avons mis en service le matériel roulant ci-après:

Voie normale.

- 2 locomotives électriques de ligne de la série Ae $\frac{4}{6}$,
- 6 locomotives électriques de manœuvre de la série Ee $\frac{3}{3}$,
- 17 tracteurs électriques de la série Te,
- 10 voitures RIC de la série AB $^{\text{4ü}}$,
- 1 voiture RIC de la série C $^{\text{4ü}}$,
- 13 voitures de type léger de la série C $^{\text{4ü}}$,
- 1 wagon couvert de la série K 2 (anciennement à l'UeBB),
- 10 wagons couverts de la série K 2 ¹ (anciennement au FMA),
- 309 wagons couverts des séries K 3 et K 3 ¹ (pour le compte du département fédéral de l'économie publique),
- 87 wagons ouverts de la série M 7 ,
- 2 wagons ouverts à quatre essieux et plate-forme surbaissée, de la série O 1 ,
- 7 wagons ouverts spéciaux à quatre essieux, de la série O (pour le compte du commandement de l'armée),
- 6 ballastières basculantes de la série S $^{\text{kt}}$,
- 1 wagon pour l'observation des lignes de contact, de la série X $^{\text{d4}}$.

Voie étroite.

- 11 fourgons automoteurs électriques de la série Fhe $\frac{4}{6}$,
- 6 trucs transporteurs à quatre essieux, de la série O.

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

Voie normale.

- 2 locomotives électriques de ligne de la série Ae $\frac{4}{6}$,
- 8 locomotives électriques de manœuvre de la série Ee $\frac{3}{3}$,
- 4 voitures de type léger, de la série B $^{\text{4ü}}$,
- 6 voitures de type léger, de la série BC $^{\text{4ü}}$,
- 8 voitures de type léger, de la série C $^{\text{4ü}}$,
- 2 wagons-restaurants de type léger, de la série Dr $^{\text{4ü}}$,
- 150 wagons ouverts de la série M 7 .

Voie étroite (ligne du Brunig).

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

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

Voie normale.

- 5 voitures AB $^{\text{4ü}}$ en voitures BC 4 ,
- 6 voitures AB $^{\text{4ü}}$ en voitures C $^{\text{4ü}}$,
- 2 voitures C 3 en wagons ouverts L 3 ,
- 2 wagons X en wagons ouverts L $^{\text{51}}$,
- 10 wagons M 3 en ballastières S $^{\text{3t}}$,
- 14 vieux wagons en wagons de service X.

Afin de réduire, dans des gares partiellement électrifiées, la consommation de combustible pour le ser-

vice des manœuvres, nous avons installé, à titre d'essai, sur deux locomotives à vapeur de la série E $\frac{3}{3}$, un dispositif permettant d'obtenir de la vapeur à l'aide de l'énergie électrique des lignes de contact.

Pour économiser des carburants liquides, nous avons transformé cinq tracteurs à benzine Tm en tracteurs électriques de la série Te. Quatre autres tracteurs Tm sont en cours de transformation.

Profitant du remplacement de pièces importantes, nous avons transformé deux des locomotives électriques pour trains de marchandises de la série Ce $\frac{6}{8}$ ^{II}, mises en service entre 1920 et 1922, de façon à accroître leur puissance de 15% et à porter leur maximum de vitesse de 65 à 75 km/h. Nous avons l'intention de transformer encore d'autres unités de cette série. Les locomotives modifiées forment la série Be $\frac{6}{8}$.

Enfin, nous avons installé des gazogènes sur dix tracteurs à benzine et diesel: cinq pour le service de la voie et cinq pour le service des gares.

Voie étroite.

5 voitures C 3 en wagons ouverts M.

A la fin de l'année, nous avions équipé 60 voitures et fourgons de la ligne du Brunig avec l'attelage automatique, le chauffage électrique et l'éclairage par dynamo.

B. Traction.

1. Pour couvrir nos besoins en personnel de locomotives, nous avons engagé 121 ajusteurs.

2. D'entente avec le département fédéral de l'économie publique, nous avons réorganisé la vente des scories et escarbilles retirées des foyers de locomotives.

3. Dans les gares de Lucerne, Meiringen et Chiasso, nous avons mis en service des installations électriques fixes pour le chauffage préalable des trains.

4. Nous avons publié des instructions concernant la pose d'aimants de voie du dispositif d'arrêt automatique Signum devant les tronçons de ligne délimités par des signaux de ralentissement. Ces aimants ont pour but d'empêcher les mécaniciens qui n'observent pas les signaux, de franchir les tronçons de ligne à trop vive allure.

5. Nous avons également édicté des instructions pour l'admission réciproque des véhicules de la ligne du Brunig et du Chemin de fer Montreux-Oberland bernois sur le réseau de chacune des deux administratians, ainsi que pour le transport de véhicules à voie étroite sur des «trucs transporteurs à écartement normal» (wagons spéciaux de la série O).

C. Ateliers.

a. Entretien du matériel roulant.

1. Véhicules moteurs.

Au cours de l'exercice, les véhicules moteurs ont nécessité les travaux d'entretien suivants:

Réparations courantes	918
Réparations intermédiaires	154
Revisions	254
Total	1326

Le matériel roulant ayant été mis plus fortement à contribution, les réparations ont sensiblement augmenté depuis 1939. A l'exception du remplacement de quelques foyers de locomotive, dont nous avons chargé la Fabrique de locomotives de Winterthour, tous les travaux ont pu être faits dans nos propres ateliers.

2. Véhicules non moteurs.

Les ateliers principaux ont exécuté en 1942 les travaux d'entretien ci-après:

Petites réparations (petit entretien)	Voitures	Fourgons	Wagons
7051	1402	15 113	
Revisions	1694	365	5 486
Réparations intermédiaires	63	3	748
Réparations principales	18	—	202
Transformations	6	—	31
Total	8832	1770	21 580

Le matériel roulant étant très fortement sollicité pendant la guerre, l'entretien des véhicules — celui des wagons surtout — a donné beaucoup plus de travail qu'auparavant.

b. Installation des ateliers.

Le téléphone automatique a été installé aux ateliers d'Yverdon en même temps que sur la ligne Lausanne–Neuchâtel.

Afin d'utiliser l'énergie en excédent et l'énergie produite l'été, nous avons installé, ces dernières années, des chaudières électriques dans trois de nos ateliers; elles se sont révélées très utiles et ont permis, notamment, d'économiser du combustible.

Par suite de la diminution des importations de bandages de roue, il a fallu recharger les boudins à la soudure; ce travail, pour lequel nous avons commandé des machines spéciales, nous a obligés à organiser partiellement un service ininterrompu avec trois équipes d'ouvriers.

X. Voie et usines électriques.

A. Travaux neufs et de parachèvement.

1. Le Conseil d'administration a accordé au cours de l'exercice les crédits suivants:

- a. Pour l'électrification de la ligne Winterthour–Schaffhouse fr. 2 317 000 plus 98 000 fr. pour amortissements;
- b. pour la double voie Rivera–Bironico–Taverne » 5 149 000 plus 108 200 fr. pour amortissements.

2. Etant donné le manque croissant de matériaux bruts, il faut compter avec une aggravation de la situation sur le marché du travail. Aussi avons-nous décidé de dresser un programme immédiat, dans le cadre du programme décentral d'occasions de travail de 760 millions de francs établi en 1941, dont nous vous avons parlé dans notre précédent rapport annuel. Nous y avons prévu le doublement de voies, l'établissement de nouvelles lignes et la déviation de voies, l agrandissement de gares, l agrandissement et la rénovation de bâtiments, la transformation et le renforcement de ponts, la suppression de passages à niveau, l agrandissement d installations à courant faible et de sécurité, l extension de l électrification et l achat de matériel roulant. Ce programme immédiat porte sur une somme budgétaire de 224,6 millions de francs; son exécution intégrale dépend naturellement de l approvisionnement du pays en matières premières et de consommation. Nous avons déjà introduit la procédure d approbation des plans pour un certain nombre de projets prêts à être exécutés, afin d être en mesure, après avoir obtenu l approbation du Conseil d administration et les crédits nécessaires, de commencer les travaux aussitôt qu apparaîtra le chômage. Nous nous sommes assurés le personnel nécessaire pour l élaboration d autres projets.

3. Depuis le début de la guerre, mais spécialement au cours de 1942, de nombreux industriels

et artisans nous ont demandé de poser ou de prolonger des voies de raccordement. Afin de pouvoir fournir autant que possible le matériel de superstructure aux requérants, nous avons enlevé dans les gares et stations des voies superflues ou peu utilisées.

4. Nous avons poursuivi les travaux de *doublement de voies* et mis en service, le 30 avril, la deuxième voie Taverne–Lugano.

Se trouvaient en cours de transformation: les parcours Rapperswil–Lenzbourg et Sisikon–Flüelen. Sur ce dernier parcours, la nouvelle voie a été ouverte à l exploitation le 19 octobre, tandis que la première voie existante était mise hors service pour des travaux de remise en état (transformation de voies et de ponts et augmentation des niches dans les tunnels).

A fin 1942, sur 2885 km de lignes de notre propre réseau exploitées entièrement à nos frais, 1108 km étaient à double voie.

5. *Travaux importants achevés au cours de l exercice:*

Installation de nouveaux W.-C., d'un vestiaire et de cabines téléphoniques pour le buffet de gare de I^{re}/II^e classe à Bâle CFF; première étape de l installation de nouveaux monte-charges avec lambrissage anti-feu et encastrement des escaliers dans les entrepôts de la gare aux marchandises de Bâle; construction d'un quai de transbordement à Winterthour; transformation des voies d entrée nord de la gare de Richterswil, pour permettre d augmenter la vitesse des trains; prolongement et branchement de la voie 4 à Siebnen–Wangen; établissement d'un remblai, travaux d infrastructure et consolidation des déblais sur la ligne Unterterzen–Murg.

6. *Travaux importants en cours d exécution:*

Construction du premier tronçon Genève–Coronavin–La Prairie de la ligne de raccordement Ge-

nève-Cornavin-Eaux-Vives; pose de deux voies pour trains de marchandises à Brigue; déplacement de la halle aux marchandises et prolongement de la voie en cul-de-sac à Neuveville; construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs avec halle aux marchandises et W.-C. à Rosé; pose d'une voie de débord à Chiètres; prolongement d'une voie d'évitement à Daucher; transformation de la voie A IV en voie de garage, aménagement d'un passage pour piétons à l'ouest du bâtiment aux voyageurs et prolongement de la toiture du quai intermédiaire à Berthoud; construction d'un nouveau bâtiment pour la poste de transit, d'un bâtiment auxiliaire et de W.-C. à Olten; extension des voies et aménagement d'un quai intermédiaire à Liestal; construction d'une ligne directe pour trains de marchandises de la gare de triage à la ligne du Jura, construction d'un nouveau bâtiment de service et pose des voies de garage A 12 et 13 à la gare de triage de Bâle; pose des voies B 21 et 22, ainsi que de voies d'embranchés privés à Chiasso; agrandissement du bâtiment aux voyageurs d'Oberglatt; déplacement de la cantine et transformation dans le bâtiment de la grande vitesse à Winterthour; transformation et agrandissement des locaux de service du bâtiment aux voyageurs de Frauenfeld.

7. Ponts: constructions et renforcements.

Travaux en cours d'exécution:

Remplacement du pont de la Broye près de Payerne, sur la ligne Yverdon-Payerne; remplacement des ponts sur le Vallone et le bras du Vallone, entre Bodio et Biasca; remplacement des ponts métalliques à treillis de Bazenheid et de Dietfurt par des viaducs en béton avec revêtement en pierres naturelles.

8. Lignes de contact.

Nous avons terminé la pose des mâts et des supports à la gare aux marchandises de Genève, mais le manque de fil ne nous a pas permis de monter la ligne de contact.

9. Installations à basse tension et à courant faible.

Nous avons mis sous câble les lignes aériennes des installations à courant faible du parcours Güm-

ligen-Thoune; nous avons ainsi pu démonter le système d'alimentation à trois conducteurs (2×15 kV) construit en 1918 pour diminuer l'action perturbatrice du courant fort sur les installations à courant faible. D'importantes quantités de vieux matériel ont été ainsi récupérées.

Nous avons mis en service les centraux téléphoniques automatiques d'Yverdon, de Thoune et de Berthoud.

Se trouvaient en cours d'exécution: l'agrandissement du central téléphonique, l'aménagement du téléphone automatique interurbain et le développement de l'installation d'amplification dans le bâtiment d'administration de la Direction générale, ainsi que la pose d'une installation de haut-parleurs à la gare de Lausanne.

B. Passages à niveau.

1. Nous avons supprimé en 1942 dix passages à niveau. Trois d'entre eux ont été remplacés par un passage inférieur et deux par un passage supérieur. Nous avons pu abolir les cinq autres sans les remplacer. Le chemin de fer participe aux travaux de remplacement, dans la mesure où il est intéressé, par l'octroi de subventions. Certains de ces travaux ont été exécutés lors de doublements de voies.

2. Parmi les principaux travaux achevés, nous citerons le passage supérieur de Fedoccia, entre Faido et Lavorgo, et le passage inférieur de Meilen.

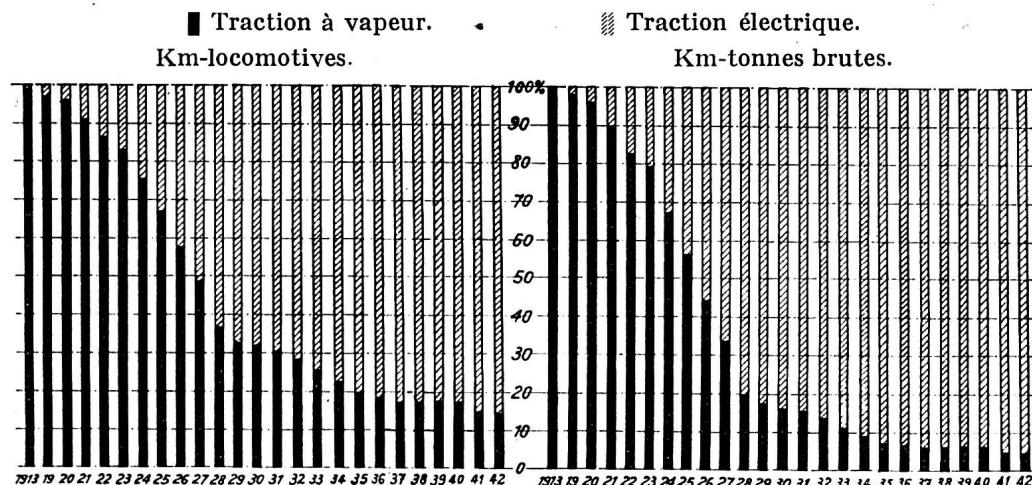
3. Nous avons amélioré les barrières de neuf passages à niveau.

C. Signaux et installations de sécurité.

1. Nous avons achevé la nouvelle installation d'enclenchement électrique de Weesen, supprimé le poste d'enclenchement V et prévu de nouveaux parcours à la gare de triage de Biel. Sur la ligne du Brunig, nous avons posé des installations d'enclenchement électrique et de sécurité dans diverses stations. Nous avions en cours d'exécution: la pose de nouvelles installations d'enclenchement électrique à Genève, à la gare aux voyageurs de Bâle (côté ouest), à la gare principale de Soleure (côté

Figure 14.

Développement de l'électrification.



ouest) et à la gare de Ruti (Zch.). Nous avons également entrepris d'améliorer et de compléter les installations d'enclenchement de Zurich g. p., d'Erstfeld et de Frauenfeld. Les anciens signaux à figures ont été remplacés par des signaux lumineux de jour dans un certain nombre de stations.

2. Le block-system électrique, dont nous avons poursuivi l'installation sur les lignes principales particulièrement chargées, a été mis en service sur les parcours Mühlau-Wohlen, Bodio-Biasca-Osogna et Weesen-Mühlehorn. Nous étions en train de l'installer sur le parcours Uetikon-Feldbach.

3. Afin de réaliser des économies de pétrole, nous avons installé ou développé l'éclairage électrique des signaux et des aiguilles dans un certain nombre de gares et de stations.

D. Entretien de la voie.

1. Outre les travaux périodiques d'entretien, nous avons terminé la reconstruction de la halle aux marchandises de la gare de Neuchâtel, incendiée le 10 juillet 1941.

2. Au cours des mois de janvier et février, le déblaiement de la neige a occasionné des dépenses exceptionnellement élevées.

3. La pénurie toujours croissante de matériel, survenant à un moment où le trafic est très fort, rend difficile l'entretien des installations. Nous n'avons pas pu nous procurer en quantités suffisantes les rails, traverses et attaches nécessaires à l'entretien et au renouvellement de la voie. Dans ces conditions, nous avons augmenté le nombre des

ballastages et des réglages pour maintenir autant que possible la voie en bon état.

E. Electrification.

Sur les nouvelles lignes électrifiées de Zurich-Oerlikon-Wettingen et Auvernier-Les Verrières, nous avons posé des mâts et jougs de support normaux en bois, afin d'économiser du fer. Au lieu d'un fil de contact de cuivre, nous avons utilisé du fil bimétallique, composé d'une âme en acier et d'un manteau en cuivre, pour la pleine voie, et du fil de fer pour les voies secondaires des stations; pour les lignes détournées, l'aluminium a complètement remplacé le cuivre. Ces mesures ont permis de faire de grandes économies de fer et de cuivre.

Auvernier-Les Verrières.

Nous avons commencé l'exploitation électrique le 22 novembre.

Ligne du Brunig.

Le 24 décembre, nous avons inauguré la traction électrique sur le parcours Meiringen-Interlaken-Ost; toute la ligne du Brunig, de Lucerne à Interlaken-Ost, se trouve ainsi être électrifiée.

Zurich-Oerlikon-Wettingen.

La ligne a été ouverte à l'exploitation électrique le 12 février.

Winterthour-Neuhauen.

Nous avons achevé d'abaisser les voies sur le parcours Andelfingen-Marthalen et d'élargir le tunnel du château de Laufen. Etaient en cours d'exécution: les fondations de mâts, le montage des supports et des installations à courant faible et d'éclairage.

F. Alimentation en énergie.

1. Production et consommation d'énergie.

Energie monophasée et triphasée produite par nos propres usines:

	1942 kWh	1941 kWh
Groupe d'usines d'Amsteg, Ritom, Gœschenen	344 222 000	340 090 000
» » de Vernayaz, Barberine, Trient, Massaboden	284 618 000	321 087 000
Total	628 840 000	661 177 000

dont

- a. par les usines de Ritom, Barberine et Vernayaz à l'aide de l'eau accumulée.
- b. par les usines au fil de l'eau d'Amsteg, Gœschenen, Vernayaz, Trient et Massaboden

200 349 000 (31 %)	247 168 000 (37 %)
428 491 000 (69 %)	414 009 000 (63 %)

Energie monophasée reçue d'autres usines:

de l'usine de l'Etzel	86 652 000	108 225 000
d'autres usines	79 831 000	72 641 000
Total	166 483 000	180 866 000

Total de l'énergie monophasée et triphasée produite par nos usines et reçue d'autres usines.

795 323 000	842 043 000
-------------	-------------

Fourniture d'énergie en excédent

60 617 000	52 567 000
------------	------------

Fourniture d'énergie produite par nos usines et reçue d'autres usines pour l'exploitation du chemin de fer

734 706 000 ¹⁾	789 476 000
---------------------------	-------------

¹⁾ Le recul de consommation de 54 770 000 kWh par rapport à l'année précédente provient des restrictions apportées à l'horaire des trains de voyageurs.

Pour couvrir nos besoins futurs en énergie, la fourniture minimum de la «A.G. Bündner Kraftwerke» a été élevée de 15 millions de kWh par an, pour la durée du contrat.

La pénurie d'énergie électrique nous a obligés à emprunter environ 13 millions de kWh en vertu du contrat de fourniture d'énergie de secours passé avec le consortium des Forces Motrices bernoises S. A., des Forces Motrices Nord-Est S. A. et de l'Aar-Tessin S. A. pour l'électricité. Cette énergie nous a été fournie à raison de 8,5 millions de kWh pendant les mois de janvier à mars 1942, et de 4,5 millions de kWh pendant les mois d'octobre et de novembre 1942.

En mars 1942 a commencé notre fourniture d'énergie au chemin de fer Furka-Oberalp pour l'exploitation électrique du tronçon Brigue-Andermatt, et, le 1^{er} avril 1942, notre fourniture au chemin de fer Martigny-Orsières.

2. Usines.

Amsteg.

L'isolation de l'enroulement du stator du dernier des alternateurs de traction a été renouvelée. Le 24 février, l'une des trois conduites forcées, mise hors service pour inspection, a sauté à quatre endroits lors du remplissage. Le débit d'eau étant encore faible, l'exploitation a pu être maintenue sans restriction au moyen des deux autres conduites. Les travaux de remise en état, entrepris immédiatement, ont été terminés au milieu de mai; après des essais de pression, la conduite a pu être remise en

service au milieu de mai, peu après la fonte des neiges.

Ritom.

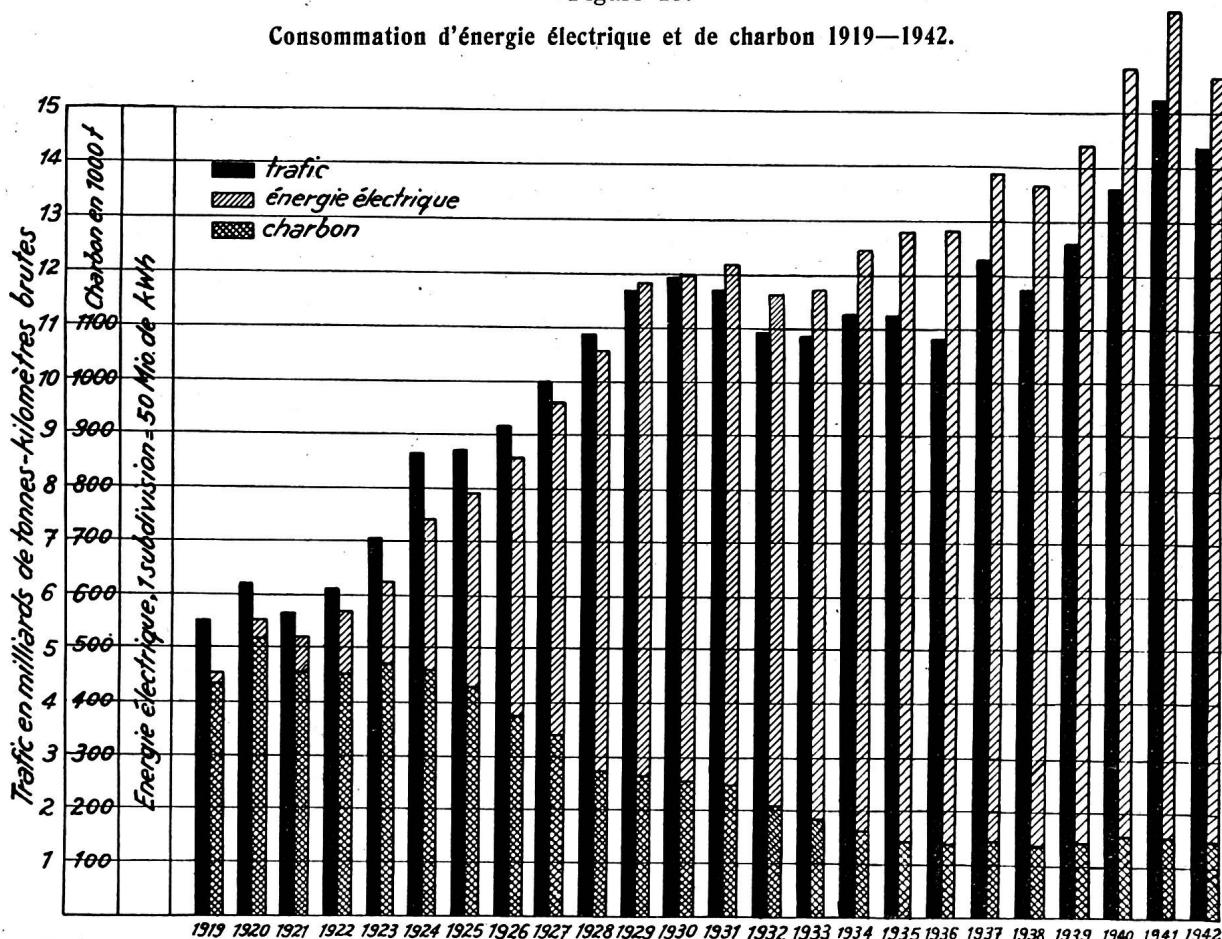
Le lac Ritom a atteint le 10 mai (l'année dernière, le 8 mai) son niveau le plus bas, — 31,5 m, (— 32,5 m); il contenait à cette date 1,4 (1,0) million de m³ d'eau encore utilisable. En temps ordinaire, le lac est rempli au plus tard en septembre, mais, cette année-ci, la couche de neige, au printemps, n'ayant été que d'un tiers de la moyenne, et la sécheresse, en été, ayant duré jusqu'au milieu de septembre, le lac était encore à 10 m environ au-dessous du plein. Grâce aux pluies abondantes survenues à fin septembre et à fin octobre, le lac s'est quand même trouvé rempli le 8 novembre. L'année dernière, il avait atteint son maximum le 7 octobre, avec un niveau de 36 cm au-dessous du plein et un manque de 0,5 million de m³. Le 31 décembre 1942, l'abaissement était de 5,64 m, laissant un volume d'eau utilisable de 21 millions de m³ (en 1941: 7,5 et 19,1 millions de m³).

Le revêtement du barrage en pierres naturelles, côté lac, a été exécuté dans les deuxième et la troisième voûtes.

A l'aide d'anciens tuyaux de ventilation, nous avons installé un syphon de 650 m de longueur entre le lac de Cadagno, situé au-dessous du lac Ritom, et ce dernier. Grâce à ce syphon, mis en service le 30 octobre, le lac de Cadagno sera abaissé de 5 à 7 m au cours de l'hiver, et l'usine de Ritom récupérera de 1,2 à 1,5 million de kWh. Le droit d'utiliser le lac de Cadagno nous est acquis avec la concession du lac Ritom.

Figure 15.

Consommation d'énergie électrique et de charbon 1919—1942.



Vernayaz.

Pour augmenter nos disponibilités en énergie d'hiver, nous avons obtenu de la commune de Finhaut, comme complément à la concession des forces hydrauliques des Torrents de Finhaut, le droit d'amener dans la galerie de l'usine un autre petit ruisseau utilisé en été pour les irrigations. Après exécution des travaux nécessaires, l'adduction a commencé le 30 octobre. Nous n'avons pas pu nous entendre avec la commune de Salvan, compétente en la matière, pour utiliser, par pompage dans la galerie d'amenée de l'usine, des sources d'eau de la fenêtre d'attaque 5 à Trétien, qui, en été, servent aux irrigations; aussi a-t-il fallu requérir l'intervention du commissaire fédéral, en vertu de l'arrêté du 16 juin 1942, du Conseil fédéral, concernant les mesures à prendre pour augmenter la production des usines hydro-électriques. Les travaux n'ont pu être entrepris qu'à fin octobre; ils n'étaient pas encore achevés à la fin de l'année.

Barberine.

Le lac de Barberine a atteint le 7 mai son niveau le plus bas, avec un abaissement de $42,6$ m, et $1,4$ million de m^3 d'eau utilisable (l'année dernière $44,0$ m le 1^{er} juin avec $1,1$ million de m^3). Le lac n'a pas pu être rempli, parce que la couche de neige, au printemps, n'était que d'un tiers de la moyenne et que la sécheresse régna pendant tout l'été. Il a atteint le 10 novembre son niveau maximum, $2,58$ m au-dessous du déversoir, accusant ainsi un manque de $3,4$ millions de m^3 pour parfaire le plein de 39 millions de m^3 (l'année dernière: 7 cm au-dessous du plein, le 7 septembre). Le 31 décembre, l'abaissement était de $10,1$ m ($9,7$ m) laissant un volume d'eau utilisable de $26,2$ millions de m^3 (en 1941: $26,7$). Ce printemps et cet été, le mur de barrage, dont le béton était désagrégé à plusieurs places du côté amont, a été réparé à l'aide de pierres artificielles. De plus, les joints de dilatation ont été revisés et réparés.

Le 25 octobre, nous avons capté et amené dans le lac, de petits ruisseaux coulant sur les pentes à droite et à gauche en aval du barrage. Ces adductions permettront en hiver d'accroître la production d'énergie et aideront en été à remplir le bassin d'accumulation. La concession de Barberine nous confère le droit d'utiliser ces ruisseaux sur le versant droit; pour ceux du côté gauche, nous avons pu l'obtenir de la commune de Finhaut.

Massaboden.

Les installations destinées à alimenter les chemins de fer Viège-Zermatt et Furka-Oberalp ont été achevées et mises en service le 26 mars.

Aux termes d'un accord conclu avec la coopérative d'irrigation de la commune de Bitsch, nous sommes autorisés à utiliser, en hiver également, les bisses d'irrigation dérivés sur la Massa, et à conduire l'eau de ces bisses dans la galerie d'amenée de l'usine. La Lonza S. A., en tant que concessionnaire de la force hydraulique de la Massa, nous a permis d'utiliser gratuitement l'eau en hiver. Les installations nécessaires ayant été exécutées, l'adduction a commencé le 26 novembre.

Etzel.

Le lac de la Sihl a atteint le 6 mars (en 1941, le 23 mars) son abaissement le plus grand, $10,05$ m ($8,4$ m); il contenait à cette époque $7,9$ ($17,6$) millions de m^3 d'eau utilisable. La cote prescrite pour le 1^{er} juin, de 2 m inférieure au niveau maximum d'accumulation, n'a été atteinte que le 25 juin (28 juillet). Le lac n'a pas pu être rempli complètement; le 9 novembre, il atteignit son niveau le plus élevé, à 37 cm au-dessous du déversoir, avec un volume d'eau utilisable de $87,8$ millions de m^3 (lac plein: $91,8$ millions de m^3). En 1941, il avait atteint son niveau maximum le 1^{er} septembre, 20 cm au-dessus du niveau normal d'accumulation; le lac contenait à cette date un volume d'eau utilisable de 94 millions de m^3 environ. A la fin de l'exercice, l'abaissement était de $2,66$ m (en 1941: abaissement de $3,1$ m), laissant une quantité d'eau utilisable de $64,1$ millions de m^3 ($59,9$), dont $37,0$ millions de m^3 en faveur des CFF ($31,3$). L'usine a produit, en 1942, 173 millions de kWh (210), dont 87 millions (108) pour les CFF.

Nous avons pu obtenir des autorités du district d'Einsiedeln, des facilités pour les années 1942 et 1943, en ce qui concerne le remplissage du lac de la Sihl au printemps. Le commissaire fédéral ayant ordonné de réduire la dotation de la Sihl, pour l'hiver 1942/43, de $2,5$ $m^3/sec.$ à 2 $m^3/sec.$ et, éventuellement, à $1,5$ $m^3/sec.$, il a fallu créer des installations complémentaires pour quelques usines électriques de la vallée de la Sihl, afin de couvrir en nature le manque d'énergie.

Le 1^{er} août, un orage local a emporté, sur une longueur de 130 m, les digues de l'Eubach, et rempli de débris, sur une longueur de 350 m, le profil resté intact du cours d'eau. Les réparations ont été exécutées.

Rapperswil-Auenstein.

Le règlement d'administration et l'organisation des travaux ont été mis en vigueur. Une commission d'experts agricoles a été chargée de constater l'état actuel, les possibilités d'exploitation agricole du sol mis temporairement à contribution pour les remplissages, ainsi que l'état des bâtiments, canalisations, etc., situés dans la zone d'influence de l'usine, pour déterminer l'influence des eaux souterraines sur les cultures et donner un préavis sur le déplacement et la remise en place de la terre cultivable. La commission d'experts a commencé son activité en s'occupant de bonifications de terre et en contrôlant les récupérations de l'humus. Le 14 décembre, le Conseil d'Etat du canton d'Argovie a approuvé les plans de construction de l'usine.

Le déboisement des terrains nécessaires à la construction de l'usine a été achevé. Ces travaux ont été en partie exécutés par un détachement d'internés polonais, qui a rendu d'excellents services. La route d'accès au bâtiment des machines, ainsi que le pont en bois sur le canal Steiner et le pont métallique sur l'Aar, ont été commencés le 30 mars. La fourniture et le montage des turbines, des alternateurs et des grues ont été adjugés; il en est de même des travaux de construction du canal de fuite et des digues de l'Aar (en deux lots), du barrage et de la halle des machines, ainsi que de la fourniture et du montage des vannes et de leurs treuils.

3. Lignes de transport.

L'un des lacets de la ligne de transports 66 kV Chiètres-Fribourg a été démonté pour récupérer 30 tonnes environ de cuivre, destiné à la fabrication de fil bimétallique pour la ligne de contact.

4. Sous-stations.

Seebach.

Les installations électriques destinées à alimenter la ligne Zurich-Oerlikon-Wettingen ont été mises en service lors de l'ouverture de la traction électrique sur ce tronçon.

G. Extension des cultures.

Par son ordonnance n° 1 du 4 octobre 1941, le département fédéral de l'économie publique a étendu aux entreprises de caractère économique, l'obligation de créer des plantations pour leur personnel. Les Chemins de fer fédéraux en ont toutefois été dispensés en raison du trafic extraordinairement grand qu'ils doivent assurer. Bien que les terrains de culture situés sur le domaine du chemin de fer soient déjà largement utilisés, l'administration n'a pas manqué de recommander de manière pressante à ses agents, de continuer à participer bénévolement et dans leur propre intérêt à l'intensification des cultures. Elle a chargé des hommes qualifiés de conseiller les services et les agents dans les arrondissements. Pour obtenir de nouvelles surfaces de culture, des terrains inutilisés jusque-là ont été défrichés, drainés, pourvus de terre arable et fertilisés par des engrains; les crédits nécessaires ont été accordés à cet effet. Pour faciliter l'exécution de ces travaux supplémentaires, l'administration autorisa les agents, dans la mesure où le service le permettait, à prendre leurs vacances par tranches, à renvoyer des jours de repos et à changer de tours de service. Des primes ont été accordées pour récompenser les travaux présentant un intérêt spécial. Les agents se sont mis à la tâche avec entrain. Les années précédentes, le territoire des Chemins de fer fédéraux affecté à la culture était de 152,3 hectares; il s'y est ajouté, en 1942, 55,5 hectares, de sorte que la surface cultivée atteint maintenant 207,8 hectares. De ces 55,5 hectares supplémentaires, 19 ont été gagnés sur des terrains vagues.

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

1. Le 7 janvier, à 2 h. du matin, le bâtiment de la station d'Ebiglen a été sérieusement endom-

magé par une avalanche descendue du Tannhorn du Brienzgrat. Personne ne fut blessé. La ligne a pu être libérée pour le passage du premier train.

2. Le 29 janvier, à 9 h. 30, une avalanche s'abattit sur la voie près du «Minackerligraben», entre Ebiglen et Oberried, la recouvrant d'une masse de neige de 5 à 9 m d'épaisseur s'étendant sur une cinquantaine de mètres. Le service a été maintenu par transbordement, et la circulation normale des trains rétablie le 30 janvier à 5 h.

3. Le 31 janvier, à minuit 38, l'avalanche dite du «Geissberg» descendit entre Amsteg et Gurtnellen, et recouvrit les deux voies sur une longueur de 60 m environ; la couche de neige avait une épaisseur de 4 à 5 m. L'avalanche s'abattit sur l'arrière du train 6574, qui passait au même instant, renversant quatre wagons. La ligne de contact a été arrachée sur une longueur de 250 m. Le trafic a été interrompu pendant la nuit; à l'aube, il a pu être repris par transbordement; la circulation normale des trains fut rétablie le même jour à 18 h. 09.

4. Le 10 mai, un bloc de granit est tombé sur un trou d'homme de la conduite forcée souterraine de l'usine auxiliaire de Gœschenen, détruisant complètement cette bouche d'accès et endommageant la conduite forcée. Il fallut interrompre l'exploitation, qui put être reprise le 3 juin, une fois les réparations terminées.

5. Le 2 octobre, à 5 h. 47, le train de marchandises 643 venant de Neuchâtel et le train de voyageurs 1508 venant de Bienne, sont entrés en collision à la station de Tüscherz, entre le signal avancé et le signal d'entrée côté Bienne. L'accident a fait 11 morts, savoir le mécanicien du train 1508 et 10 voyageurs. De plus, 17 personnes ont été blessées; 11 d'entre elles ont dû être hospitalisées.

6. Le 12 novembre, par suite d'une erreur d'aiguillage, quatre voitures du train 2331 Lucerne-Olten ont déraillé à Fluhmühle, entre Emmenbrücke et Lucerne. La voie Fluhmühle-Littau et la voie droite Emmenbrücke-Lucerne ont été bloquées de 8 h. à 16 h. 30. Quelques voyageurs furent légèrement blessés.

7. Le 11 décembre, un avion étranger a jeté un certain nombre de bombes explosives et incendiaires sur le territoire de la commune de Sins. Quelques bombes incendiaires sont tombées sur les installations du chemin de fer et ont endommagé l'appareil de sécurité de la station de Sins.

XI. Régime militaire des chemins de fer.

L'exploitation de guerre des entreprises suisses de transport, décrétée par le Conseil fédéral, est restée en vigueur pendant tout l'exercice. Les états-majors du directeur militaire des chemins de fer et des directeurs des groupes d'exploitation continuèrent à assumer leurs tâches militaires dans le cadre de leurs fonctions civiles. Aucun changement de personne n'est intervenu dans les postes de directeur.

Une fois l'effectif des officiers de chemin de fer porté au nombre voulu dans tous les états-

majors, des cours d'instruction furent organisés pour eux, ainsi que pour les fonctionnaires supérieurs et les chefs de service, afin de les initier à leurs tâches nouvelles.

L'ordre du chef de l'état-major général de l'armée dispensant des services de relève les agents d'entreprises de transport incorporés dans l'armée, a été maintenu durant l'exercice. Cette mesure, comme aussi l'exemption du service dont bénéficient les autres agents en vertu de l'art. 13 de l'organisation

militaire, se sont révélées une fois de plus extrêmement opportunes, en raison du fort trafic interne et de transit. Les agents dispensés ont cependant été appelés à accomplir deux mois de service militaire actif; ils le furent par séries, pour tenir compte des nécessités de l'exploitation ferroviaire; la première période de ces séries s'est terminée vers le milieu de l'année. Depuis le 1^{er} juillet, le personnel des chemins de fer est astreint à un service d'une durée d'un mois.

Les cadres des détachements des services complémentaires, formés pour réparer les voies, ponts et installations électriques détruits en cas de guerre, ont été instruits dans des cours spéciaux, tenus en mai sous la direction d'ingénieurs de la voie. Des détachements furent ensuite convoqués à des services de relève, où ils ont reçu une instruction militaire et exécuté des travaux pratiques sous la direction des ingénieurs.

Les groupes de défense contre avions créés pour les usines électriques des Chemins de fer fédéraux conformément à l'ordonnance du Conseil fédéral, du 8 décembre 1939, concernant les organismes locaux

de défense contre avions, ont été instruits dans des services de relève et des cours spéciaux: tir, télémetrie et téléphone.

Nous avons procédé à de nouveaux achats de matériel pour la défense aérienne passive. Bien que le trafic n'ait pas diminué, la troupe de la D. A. P. a continué son instruction suivant un programme minimum. Des grades ont été créés pour les cadres de la défense aérienne des chemins de fer.

Avancé de 22 à 20 h. depuis le 9 novembre 1942, l'obscurcissement a sensiblement entravé l'exploitation, notamment le service des manœuvres, en dépit de l'autorisation donnée d'éclairer temporairement les faisceaux de voies.

D'ordre du commandement de l'armée, des préparatifs ont été faits pour la destruction des voies en cas de guerre.

Le service de surveillance armée du chemin de fer a été maintenu en 1942. Nous avons organisé des exercices de tir pour tous les agents qui, sans être astreints au service militaire, sont appelés à surveiller la voie.

XII. Observations finales et propositions.

Conformément à l'arrêté fédéral du 11 juin 1942, l'excédent de recettes du compte de profits et pertes de 1941, s'élevant à 18 465 804 fr. 32, a été porté dans les comptes de 1942 pour combler l'insuffisance des amortissements antérieurs sur le capital d'établissement du chemin de fer et des services auxiliaires. De plus, un montant de 8 417 465 fr. 83, représentant les intérêts du déficit de guerre pour 1941, a été mis à la charge du compte «Déficit de guerre» au 1^{er} janvier 1942. Ensuite de ces opérations, le solde passif du compte de profits et pertes s'élevait, au 1^{er} janvier 1942, à 247 159 246 fr. 33, et le déficit de guerre à 218 854 111 fr. 59.

L'excédent de recettes du compte de profits et pertes de l'exercice 1942 se monte à 2 499 590 fr. 10. Comme pour les trois exercices précédents, l'utilisation de ce montant est fixée d'avance par la nécessité où se trouve l'administration de rattraper l'insuffisance des amortissements antérieurs.

Si l'intérêt du déficit de guerre continue à être calculé comme jusqu'ici, un montant de 8 754 164 fr. 46, représentant 4 % de 218 854 111 fr. 59, pourra être déduit du solde passif accumulé du compte de profits et pertes (qui se trouvera abaissé de 247 159 246 fr. 33 à 238 405 081 fr. 87) et ajouté au déficit de guerre, qui passe ainsi, au 1^{er} janvier 1943, à 227 608 276 fr. 05.

Nous nous permettons de présenter, à l'intention de l'Assemblée fédérale, les

résolutions

suivantes:

1^o Les comptes de 1942 et le bilan au 31 décembre 1942 des Chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2^o La gestion des Chemins de fer fédéraux en 1942 est approuvée.

3^o L'excédent des recettes du compte de profits et pertes de 1942, se montant à 2 499 590 fr. 10, est employé à combler l'insuffisance des amortissements antérieurs sur le capital d'établissement.

4^o Au 1^{er} janvier 1943, le déficit de guerre est débité d'un intérêt de 4 %, c'est-à-dire de 8 754 164 fr. 46. En contre-partie, ce montant est porté au 1^{er} janvier 1943, en déduction du solde passif des années 1931 à 1942.

Berne, le 15 avril 1943.

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

Le président,
Meile

