

**Zeitschrift:** Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1945)

**Artikel:** Rapport de gestion présenté par la Direction générale des Chemins de fer fédéraux suisses 1945  
**Autor:** Meile  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676127>

### **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**

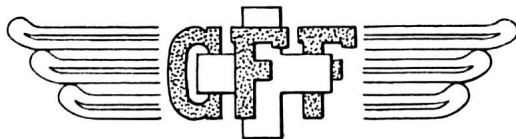
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 30.04.2026

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



# Rapport de gestion

présenté par la

**Direction générale des Chemins de fer fédéraux suisses**

## 1945

### Partie générale

#### A. Résultats financiers

Durant l'exercice 1945, les transports de voyageurs ont continué à augmenter, tandis que le trafic des marchandises a enregistré un nouveau recul.

En *service des voyageurs*, l'extraordinaire animation constatée depuis le début des hostilités s'est maintenue pendant toute l'année. Nous avons, en effet, transporté 204,88 millions de personnes, c'est-à-dire 15,32 millions, ou 8,1 %, de plus que pendant l'année record 1944. Néanmoins, le développement qu'ont pris les transports de voyageurs n'apparaît dans toute son ampleur qu'au regard des chiffres moyens des cinq dernières années d'avant-guerre; en effet, par rapport à 1934—1938, l'année 1945 a vu le nombre des personnes transportées s'accroître de près de 94 millions, ou de 84%. L'augmentation porte tant sur les voyageurs ordinaires que sur les employés et ouvriers porteurs d'abonnement (trafic dit professionnel). Le mouvement des étrangers, qui avait presque entièrement cessé pendant la guerre, a, lui aussi, marqué, durant le second semestre, une réjouissante tendance à la hausse, qui est due principalement à l'arrivée des permissionnaires américains. En revanche, les déplacements de militaires suisses, qui, pendant la guerre, étaient très nombreux, ont fortement fléchi avec la fin des hostilités.

En raison de la perception de suppléments de taxe — c'est, au surplus, la première année que cette mesure, introduite le 1<sup>er</sup> avril 1944, a pu sortir tous ses effets —, les *recettes du service des voyageurs* ont augmenté dans une plus forte mesure, proportionnellement, que le nombre des personnes transportées. Elles ont, en effet, atteint 254,25 millions de francs,

ce qui fait 31,67 millions, ou 14,2 %, de plus qu'en 1944.

Contrairement au service des voyageurs, qui n'a cessé de progresser, le *trafic des marchandises* a fléchi, poursuivant le mouvement de recul commencé en 1942. A vrai dire, le fléchissement s'est sensiblement ralenti depuis le milieu de l'année, et même, au cours des trois derniers mois de l'exercice, il a fait place à une reprise marquée. Au total, les quantités transportées en trafic des bagages, des colis postaux, des animaux vivants et des marchandises ont reculé de 4,89 millions de tonnes, ou 26,8 %, et sont tombées à 13,33 millions de tonnes; elles sont ainsi de nouveau légèrement inférieures au volume du trafic du dernier exercice d'avant-guerre. Ce nouveau recul provient en majeure partie de la disparition progressive et, finalement, presque complète du transit international. Le trafic suisse avec l'étranger a marqué, lui aussi, une baisse beaucoup plus sensible qu'au cours des derniers exercices de guerre. Toutefois, depuis la fin des hostilités, avec l'amélioration progressive du commerce et des transports internationaux, nos échanges avec l'extérieur, qui avaient subi un notable fléchissement dans la première moitié de l'année, ont enregistré une lente reprise, qui s'est même amplifiée au cours du dernier trimestre. Quant au trafic interne, en raison de la situation économique favorable, il s'est maintenu au niveau élevé de l'exercice précédent.

Sous l'influence de la majoration des tarifs entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1944, le recul du *trafic global des marchandises* a été moins marqué dans les recettes que dans les quantités transportées. Les

recettes ont atteint 238,72 millions de francs, ce qui fait 24,24 millions, ou 9,2 %, de moins que l'année précédente.

Les *recettes de transport* en 1945 se sont chiffrées par 492,97 millions de francs. Comparativement aux résultats de 1944, elles se sont accrues de 7,43 millions de francs, ou 1,5 %, et, par rapport aux chiffres moyens des années de guerre 1939—1944, elles se caractérisent par une amélioration de 29,65 millions de francs, ou 7,9 %. Pour la première fois depuis que les Chemins de fer fédéraux existent, le service des voyageurs a rapporté plus (254 millions de francs) que le trafic des marchandises (239 millions de francs). Alors que les transports de marchandises constituaient la principale source de recettes et procuraient, en moyenne des dix dernières années d'avant-guerre, environ 60 % des recettes totales du trafic, le pourcentage des recettes de marchandises n'a cessé de reculer depuis 1941, pour tomber à 48 % en 1945, tandis que celui des recettes de voyageurs passait à 52 %.

Voici maintenant quelles ont été les *prestations d'exploitation*: En service des voyageurs, le nombre des kilomètres-trains a augmenté de 4,13 millions, ou 12,9 %, pour atteindre 36,23 millions au total, et celui des kilomètres-tonnes brutes s'est accru de 1,05 milliard, ou 14,4 %, pour arriver à 8,32 milliards. En revanche, en trafic des marchandises, le nombre des kilomètres-trains, 12,43 millions, a baissé de 940 000, ou 7,1 %, et celui des kilomètres-tonnes brutes, 4,18 milliards, a fléchi de 1,67 milliard, ou 28,6 %. Les parcours de voitures se sont élevés à 774 millions de kilomètres-essieux, ce qui représente une augmentation de 103 millions, ou 15,4 %, tandis que ceux des wagons, 540 millions de kilomètres-essieux, ont reculé de 156 millions, ou 22,4 %.

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

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

Comparées à celles de l'année record de 1929, les recettes du service des voyageurs ont augmenté de près de 100 millions de francs. Quant aux kilomètres-voyageurs, ils ont quasi doublé depuis 1938.

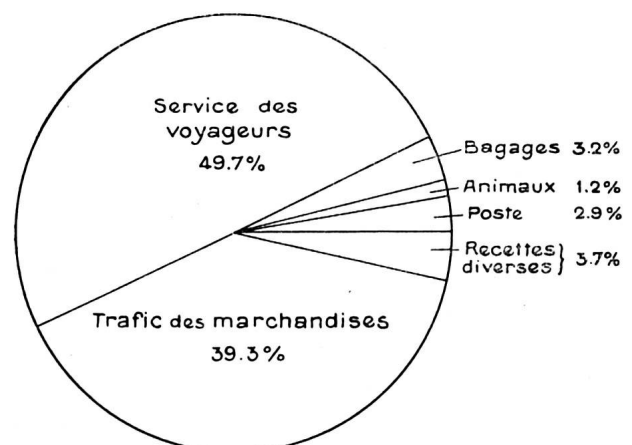
Année	Service des marchandises		
	km-tonnes	recettes	
	millions	millions de fr.	%
1929	2208,6	245,7	100,0
1930	2066,4	232,0	94,3
1932	1562,7	194,0	78,9
1934	1678,6	188,0	76,4
1936	1435,3	159,1	64,7
1938	1585,2	175,7	71,5
1939	1978,5	214,2	87,2
1940	2903,4	247,8	100,9
1941	3520,2	278,4	113,3
1942	3307,7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

Ce qui frappe ici le plus, c'est la forte diminution des kilomètres-tonnes de marchandises. A ce phénomène, il n'y a qu'une explication: La disparition du trafic de transit, qui était surtout fait de transports massifs exécutés sur de longues distances. De 3,74 millions de tonnes en 1944, ce trafic est tombé l'année dernière à 141 000 tonnes, ce qui représente une baisse de 96,2 %. Fort heureusement, les taxes de transit étant très faibles, ce recul n'a pas eu de répercussions graves sur les recettes.

La *recette moyenne par kilomètre-voyageur* a été en 1945 de 4,5 c. (4,39 c. en 1944). L'augmentation est due à la majoration des taxes, qui a déployé pour la première fois ses effets toute l'année (neuf mois seulement l'an précédent). La *recette moyenne par kilomètre-tonne* a passé de 11,75 à 18,59 c. Les causes de cette hausse sensible sont la disparition des transports de transit et militaires, faiblement taxés, un accroissement du trafic à hauts tarifs par suite de l'affaiblissement de la concurrence automobile, et la perception de taxes majorées pendant tout l'exercice.

Pour 1945, les *recettes d'exploitation* se montent au total à 511,59 millions de francs. 492,97 millions représentent des recettes de transport, et 18,62 mil-

Figure 1  
Répartition des recettes d'exploitation en 1945

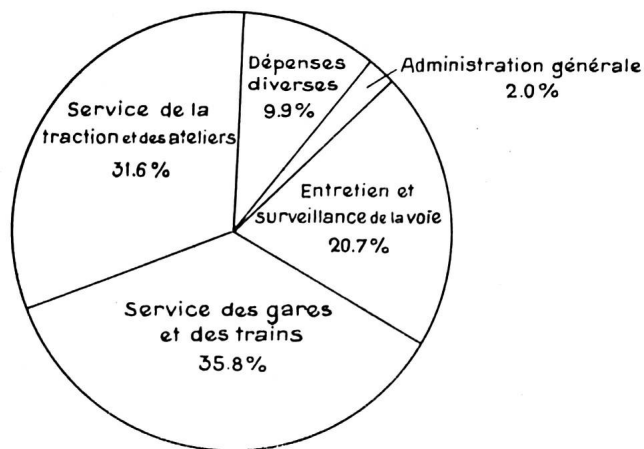


lions, contre 19,14 en 1944, des recettes diverses, lesquelles proviennent surtout de fermages et de loyers.

Si l'augmentation est de 6,91 millions pour les recettes, elle atteint 19,92 millions pour les dépenses d'exploitation, qui se sont élevées à 365,16 millions de francs. Le surcroît de dépenses se remarque avant tout dans le compte de personnel. Le versement d'allocations de vie chère plus fortes et l'accroissement de l'effectif ont fait monter les frais de personnel de 14,18 millions de francs. Mais il est encore d'autres causes à cette augmentation des dépenses: Le renchérissement des matériaux et l'intensification des travaux d'entretien, notamment pour le matériel roulant, qui n'a jamais été utilisé autant.

Figure 2

Répartition des dépenses d'exploitation en 1945



L'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation est de 146,43 millions de francs. Il est inférieur de 13,01 millions à celui de l'exercice précédent. Pour la première fois depuis 1939, l'excédent ne permet pas d'arrêter sans déficit le compte de profits et pertes d'avant l'assainissement. Les Chemins de fer fédéraux sont maintenant sortis de la période favorable de guerre, qui s'étendit de 1939 à 1944 compris. C'est dire que l'assainissement, effectif à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1946, vient à son heure.

Le compte de profits et pertes, le dernier avant l'assainissement, accuse un excédent de dépenses de 25,6 millions de francs. En 1944, il y eut encore une légère plus-value de recettes de 0,02 million de francs. Conformément à la loi d'assainissement, le solde passif de 1945 est repris par la Confédération. Si l'assainissement avait eu lieu un an plus tôt, le solde aurait été actif. Dans cette hypothèse, la Confédération aurait dû déboursier, au lieu de 25,6 millions de francs, la somme de 43,6 millions correspondant à l'intérêt des emprunts qu'elle prenait à sa charge par suite de l'assainissement. Les Chemins de fer fédéraux, en revanche, auraient été en mesure de verser 8 millions de francs au fonds de réserve que prévoit la loi, et de payer, en outre, à la Confédération un intérêt de 3 % environ sur le capital de dotation.

Il reste à préciser pourquoi, l'excédent des dépenses d'exploitation étant inférieur d'environ 13 millions de francs à celui de l'année précédente, le résultat du compte de profits et pertes s'est aggravé de plus de 25 millions de francs. En voici l'explica-

tion: Indépendamment des modifications d'ordre purement comptable, les produits du compte de profits et pertes ont baissé de quelque 3 millions de francs. Au chapitre des charges, il a fallu fixer à 10 millions de francs la retenue, économiquement nécessaire, pour travaux d'entretien arriérés. Notons aussi une nette augmentation des autres charges, due principalement aux dégâts causés par les bombardements.

Pour terminer, relevons la forme simple et claire du bilan après l'assainissement. Cette nouvelle présentation remplacera l'ancienne; plus ramassée, elle permettra de mieux se rendre compte de la situation de l'entreprise.

**B. Institutions internationales de transport**

1. La Délégation internationale du Simplon, que les événements avaient empêchée de fonctionner depuis juin 1943, a repris partiellement son activité. Sa commission de vérification des comptes a procédé au contrôle des comptes de la ligne du Simplon des années 1942 et 1943.

2. La Conférence européenne des horaires et des services directs, qui n'avait plus pu être convoquée depuis 1939, s'est de nouveau réunie en conférence partielle, à Lugano, sous la présidence des Chemins de fer fédéraux suisses (22—24 novembre). Y étaient représentés les chemins de fer anglais, français, italiens, belges, hollandais, luxembourgeois, autrichiens, tchécoslovaques et suisses, ainsi que les commandements militaires alliés en Allemagne, en Italie et en Autriche. La conférence a décidé de reprendre le trafic direct entre la Hollande et la Belgique (l'Angleterre), d'une part, et la Suisse, d'autre part, par Thionville et Strasbourg, d'introduire des voitures directes Paris-Prague dans l'Arlberg-Express, de mettre en marche le Simplon-Orient-Express, ainsi que d'améliorer d'autres relations à partir du 8 janvier 1946. Elle s'est en outre occupée de l'horaire annuel 1946/47.

3. En raison des hostilités, le Comité international des transports par chemins de fer n'a pas non plus tenu de séances pendant l'exercice.

4. L'«European Central Inland Transport Organisation» (ECITO), dont le siège est à Londres, a tenu une conférence à Bruxelles, du 22 au 24 octobre, en vue de normaliser le trafic ferroviaire international. Il fut surtout question de la convocation de conférences internationales des horaires et de la répartition du matériel roulant entre les divers pays. Y participaient les administrations ferroviaires de Belgique, du Danemark, de France, de Grande-Bretagne, du Luxembourg, des Pays-Bas, de Suisse et de Tchécoslovaquie, les gouvernements de Belgique, de France, du Luxembourg, des Pays-Bas et de Tchécoslovaquie, ainsi que les commandements militaires alliés d'Allemagne, d'Italie et d'Autriche.

5. Une conférence de l'«ECITO» qui s'est tenue à Bruxelles du 4 au 6 décembre et à laquelle participaient les représentants de nombreuses administrations ferroviaires d'Europe, y compris les Chemins de fer fédéraux suisses, ainsi que les délégués des autorités d'occupation américaines, anglaises, fran-

çaises et russes, a décidé de dresser un inventaire exact du matériel roulant à voie normale d'Europe.

6. Du fait de la situation générale, l'Union internationale des wagons (RIV) et l'Union internationale des voitures (RIC) n'ont pu tenir aucune séance.

### C. Chemin de fer et automobile

L'amélioration générale des approvisionnements du pays se fait également sentir dans le domaine de l'automobile. En effet, de très importantes quantités de carburants liquides sont arrivées par la voie ferrée. Elles ont permis d'accroître les attributions et d'abroger successivement les restrictions imposées par la guerre. Dès le 8 novembre 1945, l'interdiction de rouler le dimanche a été levée; le 14 février 1946, les prescriptions relatives aux pneus ont été sensiblement assouplies et, enfin, le 1<sup>er</sup> mars 1946, le rationnement des carburants liquides a été entièrement supprimé.

Les rapports entre le chemin de fer et l'automobile entrent ainsi dans une *nouvelle phase*. La concurrence va se faire sentir plus fortement, surtout que, dans la votation des 9/10 février 1946, l'article constitutionnel 23<sup>ter</sup> a été rejeté à une forte majorité. Il faudrait pourtant prévenir cette concurrence effrénée, qui nuira non seulement aux chemins de fer, mais encore aux entreprises professionnelles de transports automobiles.

Ces prochaines années, le *statut des transports automobiles* exercera une influence modératrice. La durée de validité en a été prolongée jusqu'en 1950, et une autre disposition d'application a été édictée: l'ordonnance V sur le fonds d'indemnisation. Nous ignorons encore si et dans quelle mesure le statut pourra être intégré dans la législation ordinaire. La possibilité n'en paraît nullement exclue, du moment que, lors de la votation sur l'article 23<sup>ter</sup>, même les milieux automobilistes ont sans cesse relevé que l'article 36 de la Constitution fédérale (régale des postes) offrait une base constitutionnelle suffisante.

Les Chemins de fer fédéraux ont fait une intéressante *tentative de collaboration facultative* avec les transporteurs professionnels par automobile. En étroit contact avec l'Association pour la fiduciaire de l'industrie des transports automobiles, et dans certaines relations à courtes distances au départ et à destination des centres de trafic de Berne, Zurich, Lucerne et Bâle, ils ont confié, à titre d'essai, le transport d'expéditions partielles à l'automobile. Ces essais sont nés surtout des circonstances; ils permettent, en effet, de libérer du matériel roulant pour amener des marchandises d'importance vitale de l'étranger. Mais ils ont aussi fourni d'intéressantes données sur les rapports entre le chemin de fer et l'automobile, ainsi que sur l'organisation interne des CFF. Ils seront provisoirement poursuivis, avant tout pour mieux élucider le problème de la formation des frais.

### D. Chemins de fer fédéraux et opinion publique

La votation sur la nouvelle loi des Chemins de fer fédéraux, qui a eu lieu en 1945, a permis d'entreprendre une vaste campagne d'orientation de l'opinion publique, dont les effets se feront sans doute

sentir encore longtemps. En acceptant cette loi, le peuple a témoigné de sa sympathie aux Chemins de fer fédéraux, tout en montrant qu'il appréciait les services que le rail a rendus pendant la guerre. D'aucuns ont, il est vrai, contesté aux CFF le droit de se lancer dans une campagne de ce genre et de consacrer des fonds, même modestes, à cet effet. Mais les autorités de surveillance ont formellement reconnu le droit et l'obligation qu'ont les Chemins de fer fédéraux d'éclairer l'opinion publique; par là-même, elles ont créé une situation nette sur un point qui reste d'une importance vitale pour l'entreprise.

A l'heure actuelle, grâce à l'effort constant et systématique qu'ils font par la presse, la radio, le film et le livre en vue de renseigner le public sur leur activité en faveur du pays, du peuple et de l'économie nationale, les Chemins de fer fédéraux jouissent de la confiance générale. Si important soit-il pour la collectivité, le travail d'un service public a tendance à tomber dans l'oubli s'il n'est pas sans cesse rappelé par tous les moyens modernes de propagande.

La presse politique quotidienne et les journaux techniques manifestent un vif intérêt pour toutes les actualités ferroviaires. Rien que par l'entremise de notre service de presse, nous avons pu faire paraître pendant l'exercice une centaine de reportages illustrés consacrés à tous les domaines de l'exploitation des Chemins de fer fédéraux. Des archives photographiques bien conçues facilitent le choix du sujet. L'image doit être soignée autant que le reportage.

La *collection des petits négatifs* s'est enrichie. Comptant aujourd'hui quelque 22 000 pièces, elle a aussi rendu de précieux services pour l'illustration des livres publiés au cours de l'exercice en étroite collaboration avec le service de presse: «Die Geheimnisse der Eisenbahn» (éditeur Ernst Gut, Bâle); la brochure CFF n° 1 «Unsere Lokomotiven» (Orell Füssli, Zurich); les livres d'enfant «Aloïs» (nos 3 et 4, Sauerländer, Aarau); le «Jahrbuch der Jugend» (Büchergilde); «Blaise et Marinette en voyage sur les CFF»; «Avec und 12 000 CV à l'assaut du Saint-Gothard» (en français, allemand et italien, Oeuvre suisse des lectures pour la jeunesse).

L'édition italienne du *manuel scolaire* de E. Schütz a paru au début de décembre 1945 chez Grassi & Cie S. A., à Bellinzone. Une édition française, présentée sous une forme différente, paraîtra au printemps de 1945. La première édition allemande est presque épuisée; une deuxième édition, augmentée, est en cours de préparation.

Le *Ciné-journal suisse* a traité les thèmes ferroviaires suivants: Remise de locomotives à vapeur suisses à la Hollande; transports par rail d'unités militaires étrangères à travers la Suisse; nos importations, avec mention du caractère irremplaçable des chemins de fer pour le trafic international renaissant. Pour la première fois, en étroite collaboration avec le corps enseignant, nous avons établi, à l'usage des écoles, un film éducatif en trois parties «Wir reisen mit der SBB». Enfin, nous avons achevé les vues extérieures de la seconde partie du grand film sur les chemins de fer et tourné un film instructif pour le personnel des trains.

Les distributeurs de films de Suisse et de l'étranger marquent un intérêt croissant pour notre activité cinématographique.

Les *stations suisses de radio* ont organisé diverses émissions. C'est ainsi que le *studio de Genève* a consacré une émission aux écoles sous le titre «Le voyage d'un colis de Genève à Saas-Fee». Depuis novembre 1945, ce studio fait chaque semaine une *causerie* intitulée «*Rail-Route-Les ailes*». Le *studio de Berne* a diffusé un sketch humoristique sur la vie ferroviaire, les impressions d'un participant au voyage d'experts ferroviaires et économiques en Italie du Nord et une mise en garde contre la mauvaise habitude de prendre ou de quitter un train en marche. Le *studio de Bâle* a transmis un reportage sur la percée de la galerie d'avancement du nouveau tunnel de Morschach. Le *studio de Zurich* a fait une causerie sur l'ouverture à la traction électrique des parcours Winterthur-Bülach, Koblenz-Eglisau et Schaffhouse-Etzwilen.

En même temps qu'ils publiaient un reportage illustré «Les CFF pendant la guerre», les Chemins de fer fédéraux ont ouvert un *Concours pour les esprits fertiles*, auquel ont pris part 6121 personnes.

*Manifestations spéciales organisées pour la presse*: L'électrification des parcours Lyss-Payerne, Payerne-Yverdon, Koblenz-Eglisau, Bülach-Winterthur et Schaffhouse-Etzwilen a été accueillie avec une profonde satisfaction par la population des régions intéressées. Pour commémorer l'événement, les journaux locaux ont publié des numéros spéciaux. Mentionnons encore la visite des nouvelles voitures métalliques légères, des bureaux de gare modernisés, des nouvelles installations du service des marchandises de Soleure, des opérations de transbordement du bois de la voie étroite à la voie normale à Landquart et des travaux de construction du tunnel entre Brunnen et Sisikon.

Le *Bulletin des CFF* a continué de remplir sa tâche d'organe professionnel et d'agent de renseignements pour les quotidiens politiques et la presse technique. Les informations mensuelles données sous le titre «Pendant le mois...» ont été largement reprises par la presse, de sorte que de nombreuses nouvelles relatives au chemin de fer parviennent au grand public. Le service des communiqués, dont les journaux font le moins d'usage possible, en est déchargé d'autant.

A la *bibliothèque*, la fin de la guerre se traduit par un élargissement du cercle des lecteurs. Le nombre des prêts de livres et de périodiques a passé de 14 598 en 1944 à 15 206 en 1945, bien que la littérature allemande ait fait défaut. Le nombre des lecteurs ne faisant pas partie de l'administration, avant tout des étudiants et des élèves, s'est élevé à 3233 en 1945, contre 2796 en 1944. L'approche du centenaire des chemins de fer, qui sera célébré en 1947, s'est déjà fait sentir vers la fin de l'année; la bibliothèque a, en effet, reçu un plus grand nombre de demandes de littérature historique à l'usage des écoles. Les nouvelles acquisitions, qui ont été régulièrement annoncées, ont été très demandées. Divers représentants de l'industrie et de l'administration ont visité la bibliothèque aux fins de s'instruire. La col-

laboration va être maintenant également étendue aux bibliothèques ferroviaires de l'étranger. Les premiers contacts ont déjà été établis avec le Centre de documentation technique de la Société nationale des Chemins de fer français.

## E. Participation à d'autres entreprises

1. Les recettes d'exploitation de la «Société des gares frigorifiques, ports-francs et glaciers de Genève» sont les plus élevées que l'entreprise ait jamais encaissées. Les résultats n'ont cependant pas pu être améliorés dans la même mesure, étant donné que les dépenses d'exploitation ont également augmenté. Il faut néanmoins escompter une légère élévation du dividende. L'attribution au fonds de prévoyance du personnel a pu être sensiblement accrue.

Le gros œuvre du bâtiment destiné à la nouvelle fruiterie et à la nouvelle fabrique de glace a été achevé.

2. Les recettes d'exploitation des «Entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle S. A.» ont reculé d'environ 12,1 %. Les dépenses d'exploitation ont augmenté de 3 % en chiffre rond. En revanche, les impôts ont fléchi; de plus, les amortissements extraordinaires ont sensiblement diminué. Le bénéfice net mentionné a permis d'opérer les versements obligatoires au fonds de réserve légal, d'attribuer une nouvelle dotation à la réserve spéciale et de verser un dividende de 6 %, comme les années précédentes.

Au cours de 1944, le Conseil d'administration avait décidé de transférer la fabrique de glace et la glacière; ces travaux ont été terminés le 31 décembre 1945. L'exploitation a repris à fin juin 1945.

3. La «Compagnie suisse de navigation S. A. à Bâle» a réalisé, en 1944, un bénéfice net de 774 383 fr., ce qui fait 74 000 fr. de moins que l'année précédente. L'entreprise paie pour 1944 un dividende de 5 %, c'est-à-dire 1 % de moins qu'en 1943.

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. Pour l'exercice 1944/45, qui s'est achevé le 30 septembre, un dividende de 4 % a de nouveau été attribué.

Le Conseil d'administration de l'Usine de l'Etzel S. A. nous a chargés d'intervenir auprès des gouvernements des cantons de Zurich et de Schwyz, ainsi qu'auprès du conseil d'arrondissement de Höfe (Schwyz), afin d'obtenir une concession pour l'utilisation du parcours de la Sihl de Schindellegi à Hütten.

D'autres renseignements figurent au chapitre X, voies et usines électriques.

5. Le montant, versé à concurrence de 50 %, du capital-actions de l'«Usine de Rapperswil-Auenstein S. A.» est demeuré inchangé. En dehors du capital-obligations de 20 millions de francs et du prêt bancaire de 10 millions de francs, aucun nouvel emprunt n'a été contracté. En revanche, nous avons derechef

versé pour l'exercice 1944/45 un acompte de 3 millions de francs afin d'amortir le renchérissement de guerre. De la sorte, les amortissements atteignent 9 millions de francs. Le montant des dépenses de construction se réduit ainsi, au 30 septembre 1945, de 53 708 552 fr. 05, au chiffre porté au bilan de 44 708 552 fr. 05.

L'usine électrique a été mise en service le 16 octobre 1945.

D'autres renseignements figurent au chapitre X, voies et usines électriques.

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

La *Direction générale* a tenu 54 séances pour discuter les affaires courantes.

Au cours de l'exercice ont eu lieu quatre *conférences des directeurs*, qui ont traité, outre quelques affaires d'ordre purement interne, les principaux objets suivants: projet d'ordonnance d'exécution de la nouvelle loi des Chemins de fer fédéraux, projet d'un nouvel ordre général de service sur la comptabilité des constructions, développement des exploitations affermées, amélioration du service interne d'annonce pour la presse, la radio et le film, rapport

sur la modernisation des bureaux dans les gares et stations, refonte du système des prescriptions, introduction de nouvelles mesures de rationalisation et d'économie, extension de la collaboration entre le chemin de fer et l'avion.

Un changement est intervenu à la *Direction du III<sup>e</sup> arrondissement*. Le directeur en charge, M. *Fritz Hess*, a été appelé par le Conseil fédéral aux fonctions de directeur général des PTT. Sur proposition du Conseil d'administration, le Conseil fédéral l'a remplacé par M. *Walter Berchtold*, né en 1906, jusqu'ici rédacteur à la *Neue Zürcher Zeitung*, avec entrée en fonctions le 1<sup>er</sup> août 1945.

Aucun changement ne s'est produit parmi les *chefs de division*.

## G. Conseil d'administration

Pendant l'exercice, le Conseil d'administration a tenu huit séances, au cours desquelles il a traité 27 affaires dont les plus importantes sont mentionnées dans les différents chapitres du présent rapport de gestion. A l'occasion de ces séances, le Conseil a procédé à trois inspections.

# Partie spéciale

## I. Finances et comptabilité

### A. Caisse principale et service des titres

1. Le *livre de la dette de la Confédération* a été rouvert du 10 novembre au 10 décembre 1945. A la fin de l'année, notre dette y figurait pour 431 941 000 francs.

2. Pendant l'exercice, deux prêts ont été prolongés:

le 15 janvier, le prêt 3¼% PTT 1940, de 15 millions de francs, au taux de 2½% jusqu'au 15 janvier 1950;

le 1<sup>er</sup> avril, le prêt 3% de la Confédération suisse, de 200 millions de francs, au même taux jusqu'à la réorganisation des Chemins de fer fédéraux.

En revanche, avec l'aide du Département fédéral des finances, nous avons pu rembourser, le 1<sup>er</sup> octobre, l'emprunt 4½% CFF 1927 de 100 millions de francs.

Pour tenir compte de l'évolution du marché des capitaux, nous avons, avant la fin de l'année, dénoncé prématurément pour le 1<sup>er</sup> mars et le 15 avril 1946:

L'emprunt 4% CFF 1934, de 100 millions de francs, et

L'emprunt 4% CFF 1931, de 350 millions de francs.

3. Notre *dette consolidée* était au 31 décembre 1945 de 2 864 043 250 fr. De cette somme, la Confédération a repris 1300 millions de francs à la fin de l'exercice, conformément à la loi des Chemins de fer fédéraux du 23 juin 1944.

4. Le *trafic des paiements* avec les Etats voisins a beaucoup souffert des événements militaires. Tandis qu'il était complètement suspendu avec l'Allemagne et l'Autriche, il se réduisait avec l'Italie à un minimum. Avec la France, en revanche, il a pu reprendre.

5. A fin 1945, les titulaires de crédits pour frais de transport, les fournisseurs, les entrepreneurs, etc. avaient en dépôt, aux Chemins de fer fédéraux, 6894 sûretés représentant un montant global de 44 095 017 fr. (en 1944, 6482 sûretés et 43 115 524 fr.)

### B. Contrôle des finances et comptabilité générale

1. Au cours de 1945, le service du contrôle des finances et de la comptabilité générale a vérifié un certain nombre de caisses d'avances dans les services de la Direction générale et des arrondissements. Il a participé à quelques recensements de matériel de voie et à un inventaire au magasin des denrées alimentaires de Bellinzone.

Ces revisions ont permis de constater l'exactitude de l'encaisse et des stocks, ainsi que leur concordance avec les livres.

Les agents du contrôle des finances et de la comptabilité générale ont, de plus, vérifié les résultats de l'affichage dans les gares et les voitures, d'une entreprise de librairies de gare, d'une gare frigorifique, de même que les recettes brutes pour 1944 de trois entreprises de librairies de gare, de 38 buffets et de la Compagnie suisse des wagons-restaurants. Ils ont contrôlé les livres de 22 buffets, de 25 kiosques et de la Compagnie générale des distributeurs automatiques. Ils ont encore révisé les comptes d'une gare commune, de la gérance immobilière de Genève-La Praille et de la « Quellwasserversorgung Brunnen ». Enfin, les réviseurs ont examiné les livres de quelques exploitations de genre divers.

Le solde débiteur des obligations dérivant, pour les Chemins de fer fédéraux, des rentes de responsabilité civile et des suppléments de rente, qui avait été évalué à nouveau, à fin 1944 — ce qui eut pour effet de grever les comptes de 1944 d'un montant supplémentaire de 7,3 millions de francs —, a été recalculé. Pour ce faire, nous avons repris chaque cas dans le détail, en tenant compte des normes techniques les plus récentes de la CNAL. Afin de pouvoir disposer de bases sûres pour déterminer nos obligations, nous procéderons dorénavant à des revisions périodiques.

2. Avec notre préavis sur le projet de nouvelles prescriptions comptables pour les administrations ferroviaires suisses, nous avons remis au Conseil d'administration, dans le courant de l'été 1945, un programme prévoyant les diverses phases de la *réorganisation de la comptabilité*.

3. Passant immédiatement à la réalisation de ce programme, nous avons établi un *règlement pour la comptabilité de construction* (Ogs 14/8), applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1946. — Ce règlement remplace les nombreuses prescriptions en vigueur jus-

qu'ici et fait reposer le système comptable sur une base entièrement nouvelle. — En même temps, nous rationalisons la tenue des comptes et améliorons le contrôle des dépenses de construction.

4. Pour amorcer également l'exécution du programme susindiqué, nous avons achevé, au cours du deuxième semestre de 1945, les préparatifs en vue de l'introduction des *comptes dits de dépenses* dans tous les services. Dans ces comptes, nous grouperons les éléments devant servir au calcul du coût des fournitures et des prestations dans la comptabilité économique.

5. Les machines nécessaires étant arrivées d'Amérique au printemps 1945, il nous a été possible de pousser l'organisation du *dépouillement mécanique du matériel comptable* au moyen de cartes perforées, assez loin pour qu'il pût commencer à fonctionner le 1<sup>er</sup> janvier 1946. Le nouveau système sera d'abord utilisé pour les comptes de dépenses.

6. La *comptabilité économique du service des gares et des trains*, nouvellement créée, a été mise au point pour être appliquée à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1946.

7. Le Conseil fédéral a décrété, le 1<sup>er</sup> octobre 1945, que la loi des Chemins de fer fédéraux du 23 juin 1944 entrerait en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1946, mais que le dégrèvement prévu à l'article 21 devait être exécuté au 31 décembre 1945. En conséquence, nous avons fait les préparatifs nécessaires pour procéder aux opérations de dégrèvement qu'indique la loi; en outre, nous avons élaboré un *plan des comptes entièrement nouveau pour le compte de profits et pertes et le bilan*.

8. En dressant le budget de 1946, l'automne dernier, nous avons, dans la mesure du possible, déjà appliqué la loi des Chemins de fer fédéraux entrant en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1946. Nous nous en sommes aussi inspirés pour les comptes de 1945. C'est ainsi que nous avons calculé et comptabilisé les *amortissements* d'après les nouvelles normes.

## II. Personnel

### A. Questions générales

1. Les 14 août et 10 décembre 1945, le Conseil fédéral a abrogé les divers arrêtés qu'il avait pris depuis le 15 septembre 1939 au sujet des rapports de service et des traitements du personnel de la Confédération pendant le service actif.

2. Par arrêté du 28 septembre 1945, le Conseil fédéral a prorogé jusqu'à fin 1949 les dispositions encore en vigueur de son arrêté du 30 mai 1941 réglant provisoirement les conditions de rétribution et d'assurance du personnel fédéral, ainsi que les statuts des caisses d'assurance de ce personnel.

En même temps, il a relevé de 92 fr., au 1<sup>er</sup> janvier 1946, le minimum de la classe de traitement 14 prévu dans l'arrêté du 30 mai 1941, et de 276 fr. ceux des classes 15 à 26 (300 fr. moins 8 %).

Les fonctionnaires des classes 14 à 26 se trouvant déjà en service le 1<sup>er</sup> janvier 1946, mais ne touchant pas encore le maximum de traitement de leur classe, ont aussi été mis au bénéfice de ce relèvement des minimums. Leurs traitements ont été rajustés à raison de l'augmentation du minimum.

3. Le 28 septembre également, le Conseil fédéral a fixé de nouveaux *minimums et maximums ordinaires pour les salaires des ouvriers des ateliers* de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux, applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1946. Il a autorisé la Direction générale des Chemins de fer fédéraux à adapter aux conditions nouvelles, d'entente avec le Département des finances et des douanes, les règlements concernant les appointements et les salaires des employés et des ouvriers.

4. Par arrêté du 27 décembre 1944, le Conseil fédéral a accordé au personnel de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux, en vue de compenser une partie de la hausse du coût de la vie survenue depuis 1939, des *allocations de renchérissement* qui, comme les années précédentes, se composaient d'une allocation principale et d'un supplément pour enfant.

L'*allocation principale* comprenait:

- a. un supplément de 12 % des traitements, appointements et salaires;
- b. un montant de
  - 940 fr. pour les agents mariés,
  - 820 » pour les célibataires avec obligation d'assistance,
  - 700 » pour les célibataires sans obligation d'assistance.

L'*allocation principale* atteignait:

	Pour les agents mariés	Pour les célibataires avec obligation	sans assistance
	fr.	fr.	fr.
au minimum . . . .	1420	1220	1020
mais au plus . . . .	57 %	49 %	41 %
	du gain déterminant.		

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

Au total, l'administration a versé pour 45 390 721 fr. d'allocations de renchérissement (en 1944: 37 931 418 fr.).

5. Le Conseil fédéral a décidé, le 12 septembre 1945, de verser au personnel une *allocation d'automne* unique pour 1945.

L'*allocation* a été de:

- 200 fr. pour les agents mariés, mais au plus de 9 % du gain,
- 160 fr. pour les célibataires avec obligation d'assistance, mais au plus de 7½ % du gain,
- 120 fr. pour les célibataires sans obligation d'assistance, mais au plus de 6 % du gain.

Au total, l'administration a payé pour 5 994 531 fr. d'allocations d'automne (en 1944: 6 222 632 fr.).

6. En vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 27 décembre 1944 et de l'ordonnance du Département fédéral des finances et des douanes du 4 janvier 1945, nous avons octroyé des *suppléments de renchérissement sur les allocations supplémentaires du personnel*. Ces suppléments ont représenté une dépense de 2 519 942 fr. (en 1944: 2 288 384 fr.)

7. Le Conseil fédéral a prorogé jusqu'à fin 1949 son ordonnance du 27 décembre 1938 réduisant de 15 % les *pensions* accordées avant le 1<sup>er</sup> juillet 1941 et versées par la caisse de pensions et de secours.

Sont exonérés de la réduction:

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

Les réductions ne peuvent en aucun cas dépasser 10 % des prestations statutaires en usage jusqu'ici.

La réduction des pensions a permis d'économiser 2 586 397 fr. (en 1944: 2 704 354 fr.).

8. Par arrêté du 18 décembre 1944, le Conseil fédéral a accordé aux *bénéficiaires d'une pension d'invalidé* les *allocations de renchérissement* suivantes pour 1945:

Aux retraités mariés . . . . .	600 fr.
Aux retraités célibataires . . . . .	450 »
Aux bénéficiaires de pension pour veuve . . . . .	450 »
Aux bénéficiaires de pension pour orphelin . . . . .	180 »

mais au maximum les deux tiers de la pension annuelle.

L'administration a payé en tout, aux retraités, pour 10 311 004 fr. d'allocations de renchérissement (en 1944: 8 452 117 fr.)

9. Les retraités touchèrent encore, conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 12 septembre 1945, une *allocation d'hiver unique*, savoir:

retraités mariés . . . . .	60 fr.
retraités célibataires . . . . .	45 »
bénéficiaires de pension pour veuve . . . . .	45 »
bénéficiaires de pension pour orphelin . . . . .	18 »

Les allocations d'hiver ont occasionné une dépense de 1 032 123 fr. (en 1944: 616 198 fr.)

10. Le *régime de compensation des salaires*, introduit le 1<sup>er</sup> février 1940 en faveur des travailleurs appelés au service militaire, est resté en vigueur après la suppression du service actif, conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 31 juillet 1945. Tout jour de service militaire avec solde, même dans les services complémentaires, donne droit à la compensation.

Les versements à la caisse de compensation des salaires ont atteint les montants suivants:

	1945 fr.	1944 fr.
Contribution des Chemins de fer fédéraux . . . . .	4 178 404	3 953 061
Contribution du personnel . . . . .	4 178 404	3 953 060
Total	8 356 808	7 906 121
Allocation payée aux Chemins de fer fédéraux . . . . .	1 101 715	1 637 715
Solde remis à la caisse . . . . .	7 255 093	6 268 406

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

A. <i>Personnel permanent:</i>	Moyenne annuelle	
	1945	1944
Fonctionnaires . . . . .	22 475	21 902
Employés . . . . .	1 881	2 026
Ouvriers d'exploitation . . . . .	2 670	2 718
Ouvriers d'atelier . . . . .	2 857	2 662
Apprentis . . . . .	793	703
	30 676	30 011

**B. Personnel auxiliaire:**

Aides et remplaçants du service des barrières . . . . .	606	586
Auxiliaires du service de la voie et de l'exploitation . . . . .	1 714	1 273
	<u>2 320</u>	<u>1 859</u>

**C. Ouvriers d'entrepreneurs:**

Ouvriers fournis par des entrepreneurs privés . . . . .	1 429	1 565
Effectif total . . . . .	<u>34 425</u>	<u>33 435</u>

En 1945, l'augmentation a été de 990 agents.

**B. Assurance du personnel**

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

a. Les commissions de la caisse ont accordé des secours selon l'art. 45 des statuts pour un montant de 55 243 fr. (130 cas).

veuves et orphelins pensionnés, et des personnes secourues.

b. Le tableau ci-après indique l'effectif des assurés actifs, des déposants et du gain assuré au 31 décembre 1945, ainsi que le nombre des invalides,

(Ancienne réglementation: assuré avant le 1<sup>er</sup> juillet 1941.)

(Nouvelle réglementation: assuré à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1941.)

**I. Assurés:**

	1945	1944	Gain assuré 1945	1944
Ancienne réglementation . . . . .	22 677	23 682	117 495 957 fr.	121 561 704 fr.
Nouvelle réglementation. . . . .	7 253	5 209	23 965 881 »	16 900 893 »

<b>II. Déposants . . . . .</b>	<b>284</b>	<b>548</b>	<b>954 819 »</b>	<b>1 731 734 »</b>
--------------------------------	------------	------------	------------------	--------------------

**III. Pensionnés:**

**1. Ancienne réglementation.**

	1945	1944	Montant de la pension annuelle 1945	1944
Invalides . . . . .	11 711	11 615	41 476 607 fr.	40 979 521 fr.
Invalides partiels . . . . .	238	263	99 164 »	109 687 »
Veuves . . . . .	8 132	8 013	13 845 526 »	13 545 815 »
Orphelins . . . . .	693	699	339 101 »	343 148 »
Orphelins de père et de mère. . . . .	41	42	40 003 »	40 503 »

**2. Nouvelle réglementation.**

Invalides . . . . .	4	1	2 145 fr.	*
Veuves . . . . .	3	1	2 645 »	839 fr.
Orphelins . . . . .	1	—	352 »	— »

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

**1. Ancienne réglementation.**

Invalides dans le besoin . . . . .	3	4	830 fr.	1 418 fr.
Orphelins de plus de 18 ans . . . . .	430	418	254 741 »	245 804 »
Epoux ou parents . . . . .	44	41	28 546 »	26 060 »
Personnes secourues conformément à l'art. 56 de la loi sur le statut des fonctionnaires . . . . .	27	29	30 053 »	30 713 »

**2. Nouvelle réglementation: néant**

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

Le nombre des membres soumis à l'ancienne réglementation (caisse fermée) a diminué de 1005 assurés et le montant des gains assurés de 4 065 747 fr.

augmentations de salaire, le gain assuré s'est accru de 7 064 988 fr.

Le nombre des déposants a diminué de 264 et le montant des gains de 776 915 fr.

Par suite de nouvelles nominations et de transferts de la caisse des déposants, le nombre des assurés de la nouvelle réglementation a augmenté de 2044 membres et, en raison des entrées et des

c. Au cours de l'exercice, le déficit a diminué pour l'ancienne réglementation de 8,5 millions de francs, en chiffre rond (1944: 6,7), ce qui le réduit approximativement, à fin 1945, à 557,5 millions de

francs, contre 566,1 millions de francs l'année précédente. Comme l'an passé, ce réjouissant résultat est principalement dû au nombre des mises à la pension, qui est resté en deçà des prévisions (739 au lieu de 1109).

Pour la nouvelle réglementation, nous avons enregistré, au terme de l'exercice, un surcroît de recettes d'environ 637 600 fr. (1944: 477 100 fr.). Cette augmentation provient surtout de nouvelles entrées et d'augmentations de traitement; à fin 1945, la nouvelle réglementation disposait d'un excédent actif d'environ 2 005 900 fr. (1944: 1 368 300 fr.)

d. L'appendice aux comptes fournit, à pages 72 et 73, tous renseignements sur le bilan arrêté le 31 décembre 1945.

e. Le portefeuille de la caisse de pensions et de secours représentait, à fin 1945, une valeur de 386 562 289 fr., contre 383 738 206 francs un an auparavant. Au terme de l'exercice, les prêts hypothécaires s'élevaient à 44 038 014 fr., contre 46 220 486 fr. le 31 décembre 1944. Par suite de l'attribution de 5 millions de francs en bons de dépôt CFF, le montant de ces derniers était de 335 millions de francs; de cette somme, la Confédération a repris 310 millions de francs en procédant à l'assainissement des Chemins de fer fédéraux. L'évaluation du portefeuille des titres a fait ressortir une plus-value de 32 055 fr.

## 2. Assurance contre les accidents

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

### Pour les accidents professionnels:

	1945	1944
Salaires assurés. . . . .	193 383 949 fr.	181 430 360 fr.
Primes. . . . .	2 927 278 »	2 771 069 »
Taux de prime moyen. . . . .	15,14 ‰	15,27 ‰

### Pour les accidents non professionnels:

	1945	1944
Salaires assurés. . . . .	191 749 467 fr.	180 658 316 fr.
Primes. . . . .	1 048 519 »	987 571 »
Taux de prime moyen. . . . .	5,47 ‰	5,47 ‰

La Caisse nationale nous a versé, pour notre service d'agences de la CNAL, 318 064 fr., contre 300 691 fr. en 1944.

L'augmentation des primes versées est due au relèvement de 6000 à 7800 fr., depuis le 1<sup>er</sup> mars 1945, du maximum de salaire pris en considération.

Pour le 1<sup>er</sup> janvier 1946, la Caisse nationale suisse d'assurance contre les accidents a augmenté d'une façon générale de 10 % le taux des primes pour les accidents professionnels et non professionnels.

Voici quels sont les nouveaux taux pour notre administration:

Branche	Classe de risques	Taux Anciens ‰	Taux des primes Dès le 1 <sup>er</sup> I 46 ‰
<i>Assurance contre les accidents professionnels:</i>			
a. Exploitation . . .	46 a	16	17,6
z. Administration . .	61 c	1,5	1,6

Branche	Classe de risques	Taux Anciens ‰	des primes Dès le 1 <sup>er</sup> I 46 ‰
<i>Assurance contre les accidents non professionnels:</i>			
Personnel masculin . .	A	5,5	6,0
Personnel féminin. . .	A	4	4,4

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

Etaient assurés, le 31 décembre 1945, conformément aux art. 16 et 17 des statuts (les chiffres correspondants de 1944 sont entre parenthèses):

Classe a (médecin et médicaments seulement): 27 784 hommes (26 541) et 1155 femmes (1163).

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

Classe c (médecin, médicaments et indemnité de chômage) 257 hommes (251) et 1 femme (2).

La classe a a présenté un solde passif de 268 688 fr. (140 550 fr. en 1944). Par suite du renchérissement, les frais médicaux et pharmaceutiques ont de nouveau fortement augmenté. Conformément à l'art. 38, al. 6, des statuts, l'administration et la caisse (fonds de compensation) prennent chacune à leur charge la moitié du déficit. C'est la raison pour laquelle le fonds de compensation a diminué de 134 344 fr.; à la fin de l'exercice, il s'élevait à 362 920 fr. (497 264 fr. en 1944).

La classe b disposait à fin 1945 d'un fonds de 10 825 fr. (10 509 fr. en 1944).

La classe c se soldait par un déficit de 6920 fr. (bénéfice de 888 fr. en 1944). Le déficit est couvert par le fonds spécial prévu pour cette classe, de sorte que le fonds de compensation est resté inchangé (7697 fr.).

Le fonds spécial a baissé quelque peu par suite du déficit de la classe d'assurance c; à fin 1945, il se trouvait être de 170 721 fr., contre 172 343 fr. un an auparavant.

La morbidité au cours de l'exercice est indiquée dans la «statistique du compte de profits et pertes de 1945, établie par unités administratives». Les frais par assuré (soins pharmaceutiques et médicaux, séjour dans un hôpital et autres moyens de guérison) ont passé à 57 fr. 22 (56 fr. 65 en 1944) pour les caisses-maladie des ateliers, et à 57 fr. 35 (53 fr. 36 en 1944) pour celles des arrondissements. C'est par suite de l'augmentation des frais médicaux et pharmaceutiques que la situation a empiré. Comme l'année précédente, huit des neuf unités administratives accusent une perte; ce sont les caisses-maladie des ateliers d'Yverdon, de Bienne, Bellinzone, Zurich et Coire, et des arrondissements de Lausanne, Lucerne et Zurich.

Pour assainir la caisse des malades, le Conseil d'administration a, le 7 décembre 1945, édicté un premier supplément aux statuts, que l'Office fédéral des assurances sociales a approuvé en date du 18 décembre. Ce supplément est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1946 seulement, de sorte que ses effets ne se feront sentir que dans les comptes de cette année.

L'assainissement se fera par une réduction des prestations de la caisse et une augmentation des

cotisations des membres. De leur côté, les Chemins de fer fédéraux paieront une contribution annuelle fixe pour chaque membre, mais n'auront plus à couvrir la moitié d'un déficit éventuel.

### C. Service médical

1. Au cours de l'exercice, 15 352 cas de maladie (15 416 en 1944) et 5181 accidents (4688) ont été annoncés. Le total des jours de maladie et d'accident (absences de courte durée comprises) a été de 547 201 (534 955 en 1944), ce qui, pour un effectif moyen de 30 676 agents, fait 17,84 jours par agent, au lieu de 17,83 en 1944 et 15,20 en 1943.

Ces jours d'absence se répartissent comme il suit:

	1945 jours	1944 jours	1943 jours
Maladie . . . . .	13,49	13,76	11,60
Accident . . . . .	3,58	3,30	2,95
Absences de courte durée . . . . .	0,77	0,77	0,65

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

	1945 jours	1944 jours	1943 jours
Service de bureau . . . . .	10,92	9,72	9,38
» en plein air . . . . .	21,38	21,34	18,80
» de bureau et en plein air . . . . .	16,81	16,40	13,65
» sur les locomotives . . . . .	15,85	16,95	13,72
» dans les trains . . . . .	19,35	19,25	16,32
» dans les ateliers (ouvriers) . . . . .	17,58	19,24	16,27

*En moyenne, la guérison a exigé:*

dans les cas de maladie . . . . .	26,96	26,78	26,85
» » » d'accident . . . . .	21,21	21,11	19,90

#### 2. Nous avons fait

en 1945	en 1944	en 1943	
2676	1905	1916	examens d'admission,
494	511	388	» de mise à la retraite,
827	902	899	» de contrôle dans des cas de maladie.

3. Nous pouvons dire que l'état de santé du personnel des Chemins de fer fédéraux a été bon en 1945, comme les années précédentes.

## III. Contentieux

1. Les caisses cantonales d'assurance contre l'incendie nous ont versé 44 065 fr. pour 13 sinistres.

2. L'année dernière, il y eut 51 incendies à la charge de notre propre fonds d'assurance contre l'incendie et les accidents; ces sinistres ont coûté une somme totale de 61 231 fr. 30.

3. L'annuaire statistique (tableau 39) et l'appendice aux comptes (page 26) renseignent sur le nombre d'accidents survenus en 1945 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, 213 cas de responsabilité civile (244 en 1944).

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

	1945	1944
Non liquidées l'année précédente	2 516	1 240
Reçues pendant l'exercice . . . . .	43 544	36 299
Réglées » » . . . . .	44 807	35 011

Réclamations reçues pour le compte du Chemin de fer allemand du Reich, conformément à la décision du Département fédéral des postes et des chemins de fer du 27 juin 1945 sur la reprise des installations et du patrimoine de ce chemin de fer sur territoire suisse . . . . .

263

—

#### Procès

Pendants depuis 1944 . . . . .	2	7
Intentés en 1945. . . . .	4	2
Terminés . . . . .	2	7

## IV. Tarifs et publicité

### A. Généralités

1. Pendant l'exercice, le comité créé par la Conférence commerciale des entreprises de transport et des intéressés au trafic pour préavisier sur les avant-projets de loi et de règlement des transports, s'est réuni à deux reprises. Il a communiqué le résultat de ses travaux à la Conférence commerciale, qui s'est prononcée sur cette question dans sa 55<sup>e</sup> séance, le 19 décembre 1945. Les modifications et adjonctions proposées ont

été transmises au Département fédéral des postes et des chemins de fer.

2. Par son ordonnance n° 6, du 25 août 1945, concernant la reprise de l'administration et de l'exploitation des installations et du patrimoine du Chemin de fer allemand du Reich sur territoire suisse, l'Office fédéral des transports a chargé le service commercial des marchandises de traiter les demandes de détaxe présentées contre le Chemin de fer allemand du Reich

et découlant de contrats de transport avec des gares des lignes allemandes exploitées à titre fiduciaire par les Chemins de fer fédéraux suisses. Le 28 août, les CFF ont repris toutes les demandes de détaxe adressées antérieurement à la représentation générale du Chemin de fer allemand du Reich, à Zurich, et non encore liquidées par elle.

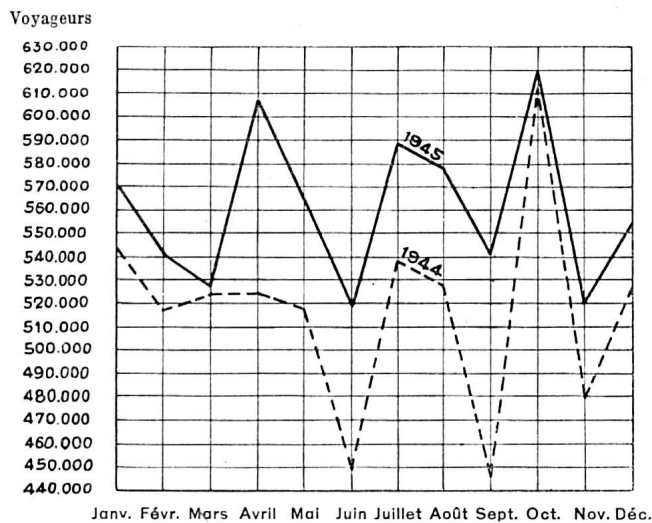
## B. Service des voyageurs et des bagages

1. Nous avons émis les *billets du dimanche* jusqu'au 25 mars et dès le 15 décembre, c'est-à-dire pendant la saison des sports d'hiver proprement dite seulement. En raison des conditions d'exploitation actuelles, les prix minimums, majoration de taxe comprise, ont été portés pour l'hiver 1945 à 8 fr. pour la 1<sup>re</sup> classe, à 5 fr. 60 pour la 2<sup>e</sup> classe et à 4 fr. pour la 3<sup>e</sup> classe.

2. L'*abonnement de vacances* donnant droit à des *demi-billets* a été mis en vente aux anciennes conditions du 1<sup>er</sup> janvier au 31 octobre. L'émission en a repris le 15 décembre, mais avec une majoration de prix de 10 %, comme pour les billets ordinaires. L'abonnement coûte maintenant 11 fr. et la carte complémentaire 4 fr.

Figure 3

Voyageurs transportés par jour en 1944 et 1945



3. Un nouveau *tarif des abonnements pour parcours déterminés* est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1945. Il contient diverses innovations et améliorations. Le prix des abonnements pour employés et écoliers a été majoré et adapté à celui des titres de transport du trafic ordinaire, augmenté depuis le 1<sup>er</sup> avril 1944. De 20 % pour le trafic local proprement dit (jusqu'à 4 km), la majoration diminue ensuite en proportion inverse de la distance. Elle est au maximum de 70 c. par mois pour l'abonnement autorisant un nombre illimité de courses tous les jours, d'un franc pour l'abonnement d'ouvrier permettant un nombre illimité de courses les jours ouvrables, et de 60 c. pour l'abonnement d'ouvrier donnant droit à une course aller et retour par jour ouvrable.

Pour tenir compte des conditions actuelles de salaire, nous avons, le 1<sup>er</sup> janvier 1945, porté

le *salaire-limite pour l'obtention d'abonnements d'ouvrier* à 19 fr. par jour de travail, à 475 fr. par mois et à 5700 fr. par année, puis, dès le 1<sup>er</sup> octobre, à 20 fr. par jour de travail, à 500 fr. par mois et à 6000 fr. par an pour les ouvriers mariés.

4. L'Office de guerre pour l'industrie et le travail ayant, d'une part, rapporté l'interdiction de circuler le dimanche pour les voitures et cars réguliers de l'administration des postes, des entrepreneurs de courses postales d'automobiles et des entreprises d'automobiles titulaires d'une concession postale et, d'autre part, consenti certaines facilités pour l'adjonction de voitures supplémentaires aux courses régulières, nous avons pu, le 10 octobre, rétablir le *service direct des voyageurs entre les gares de chemin de fer et les stations d'automobiles postales*, qui était suspendu depuis le 16 février 1944.

5. La suppression du service actif, le 20 août, a entraîné celle des facilités accordées durant ce service pour la *garde de l'équipement militaire* et des bagages personnels des soldats et pour les visites aux militaires en service.

6. L'amélioration de la situation internationale a permis d'introduire, le 1<sup>er</sup> mars, un *tarif provisoire pour le transport des voyageurs et des bagages entre la France et la Suisse*, qui prévoit l'émission de billets directs et l'enregistrement direct des bagages pour un nombre restreint de relations.

A la demande des Chemins de fer italiens de l'Etat, nous avons dû, le 3 octobre, suspendre l'application du *tarif pour le transport des voyageurs isolés, des bagages et des chiens entre l'Italie et la Suisse*, qui était en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 1940/1<sup>er</sup> janvier 1943. Des pourparlers sont en cours pour l'introduction d'un nouveau tarif.

## C. Service des animaux

1. Pour venir en aide aux populations des vallées grisonnes et du Haut-Valais, le Département de l'économie publique, avec notre concours et l'aide des services ferroviaires, a pris des mesures en vue d'intensifier l'écoulement du bétail de rente et d'élevage entre le 27 août et le 30 novembre. La Confédération s'est chargée d'une partie des frais de transport, savoir :

- 50% des frais de port et des frais accessoires pour le bétail d'élevage et de rente de la Haute et de la Basse-Engadine, ainsi que des régions de Munster et de Poschiavo, expédié dans certaines régions de la plaine;
- 30% pour le bétail de foire de l'Oberland grison expédié en aval;
- 20% pour le bétail vendu aux foires de Coire et du Bas-Prättigau.

2. D'entente avec les chemins de fer privés intéressés, nous avons concédé, du 1<sup>er</sup> octobre au 31 décembre, les taxes de la classe de tarif IIa, au lieu de celles de la classe I, pour le transport des poulains nés en 1944, ce qui équivaut à une réduction d'environ 25 à 50%.

3. Le règlement concernant l'octroi de réductions de taxe pour des objets destinés à des expositions a été appliqué pour 174 expositions d'animaux.

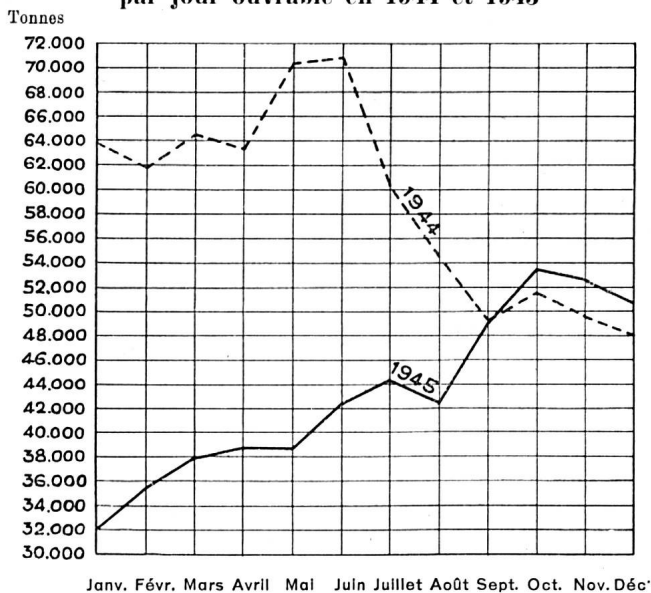
#### D. Service des marchandises

1. Nous avons réintroduit du 15 septembre 1945 au 31 mai 1946 la réduction de 50 % sur la taxe de transport des semenceaux de pommes de terre provenant de cultures visitées et reconnus sains et purs de sorte.

2. Le 15 février, nous avons porté les taxes de transbordement de 10 à 12 c., et même à 18 c. pour les marchandises difficiles à manipuler.

Figure 4

Tonnage des marchandises transportées par jour ouvrable en 1944 et 1945



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

4. Nous avons conclu 172 nouveaux contrats de transport, tandis que 27 anciens contrats étaient annulés.

5. Nous avons cessé d'octroyer, le 5 septembre, la gratuité de transport à la Croix-Rouge suisse pour les dons recueillis en vue des soins médicaux et pharmaceutiques à donner aux militaires tombés malades pendant le service actif, cette mesure étant devenue caduque.

6. L'effondrement de l'Allemagne n'a pas été sans conséquence pour les unions tarifaires internationales.

Les tarifs directs établis avec les pays ci-après désignés n'ont plus pu être appliqués:

Allemagne, Protectorat de Bohême et Moravie, Pays-Bas, Slovaquie, Hongrie, Croatie.

Il en fut de même du tarif pour le transport des marchandises entre les gares allemandes desservant des ports danubiens et la Suisse, ainsi que du tarif international de transit Allemagne-Italie.

7. A la demande des Chemins de fer italiens de l'Etat, l'application du tarif direct italo-suisse des marchandises a été provisoirement suspendue le 12 septembre.

8. Pour reprendre le trafic avec la Belgique, la Hollande et la Tchécoslovaquie reconstituée, nous sommes convenus avec les administrations étrangères des conditions propres à assurer des transports dans les circonstances actuelles. D'autres conventions sont en vue, notamment pour les transports avec les Etats du Nord et de l'Est européens et pour le trafic de transit par la Suisse.

9. Le trafic avec les ports français et italiens de la Méditerranée s'est déroulé normalement. Les Chemins de fer italiens de l'Etat calculent les taxes de transit en francs suisses dans les deux sens et les font percevoir du destinataire ou de l'expéditeur en Suisse.

#### E. Publicité

1. La commission consultative des services de propagande des Chemins de fer fédéraux s'est occupée de la reprise de notre publicité à l'étranger. Des fonctionnaires des Chemins de fer fédéraux ont de nouveau été mis à la disposition des agences de Paris et de Bruxelles pour le service des guichets.

2. Parmi les nouveaux imprimés publicitaires, il convient de signaler la petite affiche recommandant les abonnements pour parcours déterminés, une brochure contenant les taxes de transport pour les personnes, les bagages et les colis express, des prospectus en langue anglaise sur les lignes du Simplon et du Brunig et une carte touristique pour les permissionnaires de l'armée américaine.

Nous avons distribué 38 000 calendriers en français, en allemand et en italien. Nous avons aussi fait de la réclame en faveur du service franco domicile, au moyen d'une affiche due au pinceau de Fritz Traffelet.

3. Le service des conférences a présenté des films dans plus de 400 séances. 70 cinémas ont projeté des dessins animés sur le service franco domicile par chemin de fer.

#### V. Exploitations affermées

1. Le service des wagons-restaurants et des wagons-lits a été déclaré exploitation affermée au sens de l'ordre général de service n° 59.

2. Nous avons passé avec la Société suisse des wagons-restaurants un avenant au contrat pour tenir compte d'une nouvelle formule de fermage.

3. Nous avons vérifié et fixé à nouveau les fer-  
mages de 22 buffets de gare et de diverses autres  
exploitations affermées.

4. Les buffets des gares de Sarnen, Zoug, Lo-  
carno, Vallorbe, Delémont, Fribourg et Sion ont  
changé de tenancier.

5. Le rationnement du gaz et des combustibles  
nous a obligés à aménager tout ou partie de la cui-  
sine de divers buffets de gare pour la cuisson à  
l'électricité.

## VI. Contrôle du trafic

1. Afin de pouvoir déterminer les recettes pro-  
venant des billets vendus par chacun des agents  
d'une caisse, nous avons commencé des essais avec  
des *composteurs enregistreurs*.

2. La *comptabilisation mécanique* a été étendue  
à de nouveaux services.

3. Les reviseurs ont vérifié *les caisses et les livres*  
de 723 services. Il a fallu ouvrir une enquête spéciale  
pour 89 d'entre eux.

4. Au cours de l'exercice, 852 *crédits pour frais*  
*de transport* ont été ouverts et 201 supprimés.

5. *L'imprimerie des billets* a imprimé 62 527 000  
*billets Edmonson*, contre 60 982 000 en 1944.

## VII. Economat

### A. Achat de matériaux

En 1945, l'économat a fait divers *achats de ma-  
tériaux*, dont voici les plus importants:

Traverses de bois . . . . .	93 933 p.
Traverses métalliques . . . . .	47 650 p.
Rails d'acier . . . . .	11 590 t.
Accessoires et pièces de branchements, matériel d'enclenchement . . . . .	1 897 t.
Fers et métaux pour les ateliers et d'autres services . . . . .	5 867 t.
Articles divers pour les ateliers et d'autres services . . . . .	975 155 fr.
Matériel électrique . . . . .	7 643 044 »
Matériaux de construction . . . . .	3 575 t.
Matières de consommation pour la traction (sans le combustible) . . . . .	1 603 t.
Matières de chauffage, d'éclairage et de nettoyage . . . . .	2 295 571 fr.

Objets d'inventaire, matériel de bu- reau, etc. . . . .	3 692 227 fr.
Draps et confection des uniformes de service . . . . .	1 587 672 »

### B. Vente de matériaux de rebut

L'économat a *vendu*:

Du matériel de rebut de la voie pour . . . . .	1 906 510 »
Du matériel de rebut des ateliers et d'autres services pour . . . . .	883 400 »

### C. Combustibles et carburants pour les loco- motives, les véhicules moteurs et les ateliers

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

Charbon . . . . .	18 605 t.
Coke . . . . .	5 712 t.
Bois . . . . .	68 129 st.
Carburants liquides . . . . .	1 275 t.

## VIII. Gares et trains

### A. Généralités

1. Une conférence a réuni à Paris, en mars, des  
représentants de la Société nationale des chemins de  
fer français et des Chemins de fer fédéraux suisses  
pour examiner tous les problèmes relatifs à la reprise  
du trafic ferroviaire entre la France et la Suisse.

2. Un arrêté du Conseil fédéral, du 8 juin 1945,  
a décidé la reprise et l'administration par la Suisse

des installations et du patrimoine du Chemin de fer  
allemand du Reich sur territoire bâlois, schaffhousois  
et saint-gallois. Deux commissaires du Département  
fédéral des postes et des chemins de fer, choisis  
parmi les fonctionnaires du service de l'exploitation  
des II<sup>e</sup> et III<sup>e</sup> arrondissements, ont été chargés de  
gérer ces lignes et d'en diriger l'exploitation.

3. Nous avons conclu des contrats avec un assez  
grand nombre d'expéditeurs au sujet de l'immatricu-

culation de 318 wagons de particuliers dans le parc des CFF, ainsi que de l'utilisation en trafic suisse de 167 petits et 40 grands containers. Ont été en outre mis en service 22 petits containers appartenant au chemin de fer.

4. Nous avons fait quelques concessions, dans l'application de la loi sur la durée du travail, en faveur des agents de train; ces concessions concernent, par exemple, la durée des tours de service, des tours de repos et du travail, ainsi que les courses entre les différentes parties de la gare, les délais de prise en charge des trains, l'ordre de doubler des tours et l'attribution de jours de repos.

## B. Recrutement et instruction du personnel

1. Pour couvrir nos besoins probables en agents de gare et de train, nous avons engagé 230 apprentis de gare et 350 apprentis du service des trains.

2. Des examens de capacité ont eu lieu pour les 173 apprentis de gare qui, entrés en 1943, ont achevé leur apprentissage au cours de l'exercice et pris part à un cours final de quatre semaines.

3. Des cours d'instruction ont eu lieu pour les agents chargés de l'expédition des trains.

## C. Service des voyageurs

1. La forte augmentation des transports de voyageurs survenue au cours de la guerre et qui a persisté pendant les premiers mois de 1945, s'est maintenue après la suppression du service militaire actif. Nous avons pu assurer sans perturbations notables le trafic tant civil que militaire.

2. Pendant l'exercice, nous avons eu à exécuter, en rapport avec la guerre, les transports extraordinaires ci-après:

7 150 blessés de guerre alliés et allemands ont transité par la Suisse dans 24 trains sanitaires des CFF.

2 694 civils et militaires russes, polonais et tchèques malades, qui séjournaient en Suisse, ont été rapatriés dans 7 trains sanitaires des CFF.

500 blessés de guerre anglais ont été transportés dans deux trains-hôpitaux anglais de Domodossola à Vallorbe.

2 122 Français, Hollandais et Belges atteints d'affections pulmonaires sont arrivés en Suisse par trains-blocs et ont été dirigés sur Leysin, Montana, Les Diablerets, Grand-Mont et Davos.

En outre,

28 628 petits Français, Belges, Hollandais, Tchèques, Autrichiens, Italiens et enfants de Suisses domiciliés à l'étranger sont arrivés en Suisse par différents points frontières pour un séjour de vacances. Un nombre presque égal de ces enfants ont été transportés en sens inverse.

De plus,

321 000 internés militaires et réfugiés civils ont été transportés en transit par notre pays, à l'intérieur de la Suisse ou sur l'étranger.

518 900 permissionnaires anglais sans armes ont transité par la Suisse de Domodossola à Vallorbe et vice versa, et

158 400 permissionnaires américains venus en Suisse pour un séjour de vacances, sont arrivés d'Allemagne par Bâle, et d'Italie par Chiasso.

Enfin, quelque

4 000 Suisses résidant à l'étranger ont été transportés à l'intérieur de la Suisse au départ de différentes gares frontières.

Des milliers de réfugiés et d'internés ont en outre été transportés en service interne suisse, entre les différents camps.

1 230 000 personnes au total ont été transportées en groupes.

Pour une grande partie de ces transports, les CFF ont dû mettre à disposition leur propre matériel roulant, à raison, notamment dans la seconde moitié de l'année, de 8 000 à 12 000 places assises par jour.

## D. Service des marchandises

1. Le trafic suisse des marchandises est resté important tout au long de l'année et a même augmenté. Parmi les principaux facteurs qui ont contribué à l'accroître, citons l'intensification de l'approvisionnement direct du pays en produits du sol et l'abrogation partielle du rationnement, la suppression quasi totale du trafic automobile, ainsi que les transports militaires. Nous avons chargé, en moyenne par jour ouvrable, 8000 wagons, dont 4500 de colis de détail, de bétail et de lait.

2. En vue d'assurer le ravitaillement du pays, nous avons de nouveau envoyé une quantité considérable de wagons suisses vides hors de nos frontières. Si le nombre en a été faible pendant le premier trimestre à cause des événements militaires, il n'a cessé d'augmenter depuis la fin des hostilités jusque vers la fin de l'année, par suite des progrès réalisés dans la remise en état des lignes de chemin de fer étrangères et des ports de mer servant à nos importations. Le parc des wagons a été mis à plus forte contribution encore que les années précédentes. Pour pouvoir faire face le mieux possible à l'énorme demande de wagons, nous avons pris, avec les offices de l'économie de guerre, des mesures spéciales, telles que le relèvement des droits de stationnement des wagons, la mise en marche de trains de marchandises le dimanche, le groupage des transports, l'autorisation de charger et de décharger les wagons le dimanche et la nuit. Les résultats ont satisfaisants. Relevons que, en temps normal, quand les pays expéditeurs fournissent le matériel roulant pour leurs envois, nous disposons en Suisse d'un nombre suffisant des wagons.

## E. Trafic avec l'étranger

1. Les installations ferroviaires de Waldshut et de Singen ayant été endommagées par des bombes, le trafic a été provisoirement suspendu le 19 février sur la ligne Coblenz-Waldshut, et le 21 février sur le tronçon Ramsen-Singen.

En outre, le 21 avril, les points frontières de Bâle DR, Schaffhouse, Kreuzlingen, Sankt-Margrethen et Buchs (St-G), qui étaient demeurés ouverts jusqu'alors au trafic avec l'Allemagne, ont été fermés à la suite des événements militaires.

De même, la circulation des trains entre Rafz et Neuhausen, sur territoire allemand, a été complètement suspendue du 26 avril au 16 mai, de sorte que le trafic direct avec Schaffhouse a dû être détourné par Winterthour.

Le transit des marchandises entre l'Allemagne et l'Italie avait complètement cessé dès le premier trimestre déjà.

Le trafic avec l'Autriche a pu être repris le 28 septembre par Buchs (St-G).

2. Le service franco-suisse des voyageurs a pu être rétabli le 24 janvier via Vallorbe, le 7 mai via Genève-La Plaine, le 14 mai via Bâle-Mulhouse, le 9 juillet via Le Locle-Morteau, et le 1<sup>er</sup> août via Delle-Belfort. Ces points de transit avaient dû être fermés l'année précédente à la suite des opérations militaires. Ils ont été rouverts à peu près dans la même période au trafic des marchandises avec la France, la Belgique et les Pays-Bas, dans la mesure où l'a permis la réparation des installations ferroviaires détruites durant la guerre. Les points de transit du Bouveret, de Genève-Eaux-Vives, de Crassier et des Verrières avaient déjà été rouverts en 1944 pour un trafic restreint de marchandises.

Après neuf mois d'interruption totale, le trafic d'importation et d'exportation de et pour les pays d'outre-mer en transit par la France a pu être repris au cours du premier trimestre par le port de Toulon, le seul qui pour commencer fut mis à la disposition de la Suisse, ainsi que par Cerbère. Puis, au cours des deuxième et troisième trimestres, nous avons pu utiliser successivement les ports de Marseille et du Havre, d'Anvers et de Gênes.

3. Le 10 septembre, après une interruption de deux ans, le service direct des voyageurs a été repris par Chiasso.

Iselle et Pino sont toujours restés ouverts au service local des voyageurs jusqu'à Domodossola et Luino, sauf du 21 mai au 16 juillet via Pino.

Le trafic des wagons complets et des colis de détail a pu être rétabli le 10 septembre via Chiasso; il l'a été à partir du 28 novembre par Iselle également, mais, pour l'instant, seulement pour les wagons complets. Ce trafic avait été interrompu au mois de mai 1945.

4. Avec les autorités alliées d'occupation en Allemagne et en Autriche, et avec les Chemins de fer tchécoslovaques, nous avons conclu un accord prévoyant la mise en marche, à partir du 24 septembre, d'un petit nombre de trains-blocs pour le transport des marchandises entre la Suisse et la Tchécoslovaquie en transit par l'Allemagne.

## F. Horaires

1. Au cours de la procédure d'approbation de l'horaire valable à partir du 7 mai 1945, 500 requêtes (398 en 1944) ont été annoncées en nombre rond;

363 d'entre elles concernaient les Chemins de fer fédéraux. Il y a lieu de mentionner, en particulier: 112 requêtes tendant à l'introduction de nouveaux trains ou au prolongement de parcours de trains existants, 57 visant à l'introduction de nouveaux arrêts de train direct et accéléré, ainsi que 27 ayant pour but une meilleure desserte de stations et de haltes par des trains de voyageurs. 117 de ces revendications ont été totalement ou partiellement prises en considération.

2. En vue de décharger de nombreux trains sur les lignes électrifiées, nous avons prévu dans l'horaire annuel 1945/46 un surcroît de parcours d'environ 12 000 km-trains par jour, dont 4500 km sont dus à la réintroduction de trains temporairement supprimés, 1400 km au dédoublement de trains directs lourds, 400 km à l'extension du réseau électrifié et 5700 km environ à la nécessité de combler d'importantes lacunes dans l'horaire. A l'effet de restreindre la consommation du charbon, nous avons dû, en revanche, réduire de 320 km-trains par jour les prestations des trains de voyageurs sur les lignes exploitées à la vapeur, lors du changement d'horaire du 7 mai, et une fois encore de 500 km-trains dans l'horaire valable à partir du 8 octobre. Pour améliorer l'horaire des lignes encore exploitées à la vapeur, nous avons réintroduit, le 1<sup>er</sup> décembre, des parcours représentant 200 km-trains par jour.

3. Le Département fédéral des postes et des chemins de fer a fixé à la période du 6 mai 1946 au 4 mai 1947 la validité du prochain horaire annuel.

4. Du 22 au 24 mars 1945, nous avons eu à Paris avec la Société nationale des chemins de fer français, une conférence où ont été décidés les trains de voyageurs devant circuler par les points frontières de Genève, Vallorbe, Les Verrières et Delle pendant l'horaire valable à partir du 7 mai 1945. Cependant, les travaux de réfection des ponts détruits n'étant pas encore achevés, nous avons prévu de reprendre le trafic par Genève et Delle à la mi-juin.

5. Le 28 septembre, ont été réintroduits: une voiture-lits de II<sup>e</sup> classe circulant chaque jour entre Paris et Berne, et l'express de l'Arberg trois fois par semaine entre Paris et Innsbruck. Depuis le 11 octobre, cet express est conduit jusqu'à Vienne-Ouest.

6. L'heure de l'Europe centrale a été réintroduite en France et en Italie dans la nuit du 15 au 16 septembre. Le changement d'heure en France (heure de l'Europe occidentale), qui était prévu pour le 18 novembre, n'a pas eu lieu.

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

1. Nous avons conclu avec la Direction des Chemins de fer fribourgeois (G. F. M.), pour la cojouissance de la gare de Romont, un nouveau contrat adapté aux conditions nouvelles. Nous sommes en outre convenus avec la même compagnie d'une indemnité plus élevée pour la cojouissance de la gare de Palézieux. De plus, un supplément au contrat tient compte des changements survenus dans les conditions de cojouissance de la gare d'Yverdon à

la suite de l'électrification du Chemin de fer Yverdon-Ste-Croix.

2. Les «Usines électriques de l'Oberhasli S. A.», à Innertkirchen, ont demandé au Conseil fédéral, pour leur ligne de raccordement Meiringen-Innertkirchen, la concession de chemin de fer secondaire. Nous avons alors conclu avec cette entreprise des contrats pour la jouissance de la gare de Mei-

ringen, ainsi que pour l'utilisation de voitures, fourgons et wagons.

## H. Ouverture de haltes

La halte de Lugano-Paradiso a été ouverte le 7 mai; elle assure, dans une mesure restreinte, le service des voyageurs, des bagages et des colis express.

## IX. Traction et ateliers

### A. Achat et équipement de matériel roulant

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

Voie normale:

- 4 locomotives électriques de train direct de la série Ae  $4/6$ ,
- 7 locomotives électriques de manœuvre de la série Ee  $3/3$ ,
- 3 tracteurs électriques à 350 CV de la série Te,
- 3 tracteurs électriques à 135 CV de la série Te,
- 3 tracteurs électriques à 135 CV de la série Tea (utilisables sur voies avec ou sans ligne de contact),
- 11 voitures de type léger de la série C<sup>4u</sup>,
- 2 wagons-restaurants de type léger de la série Dr<sup>4u</sup>,
- 50 wagons ouverts de la série L<sup>61</sup>.

Voie étroite:

- 2 voitures de type léger de la série BC<sup>4</sup>,
- 6 voitures de type léger de la série B<sup>4</sup>.

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

- 10 locomotives électriques de ligne de la série Re $4/4$ ,
- 7 locomotives électriques de manœuvre de la série Ee  $3/3$ ,
- 11 tracteurs électriques de la série Te,
- 9 voitures légères à quatre essieux de la série AB<sup>4u</sup>,
- 4 wagons-restaurants de type léger de la série Dr<sup>4u</sup>,
- 2 fourgons légers en acier avec compartiment postal, de la série FZ<sup>4u</sup>,
- 1 wagon de la série K<sup>3</sup>,
- 1 chasse-neige rotatif pour la ligne du Saint-Gotthard.

Nous avons en outre ordonné la transformation de 20 M<sup>3</sup> en ballastières de la série S<sup>4t</sup>.

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

- 12 voitures AB<sup>4u</sup> en C<sup>4u</sup>,
- 2 voitures AB<sup>4u</sup> en BC<sup>4</sup>,
- 2 véhicules F et CF en wagons ouverts de la série L<sup>3</sup>,
- 18 voitures, fourgons, wagons, wagons de service et wagons de particuliers en wagons ouverts de la série L<sup>3</sup>,
- 1 wagon de service X<sup>a</sup> en un wagon ouvert de la série M<sup>4</sup>,

- 1 wagon de service X en un wagon ouvert de la série N<sup>2</sup>,
- 29 wagons M<sup>3</sup> et M<sup>4</sup> en ballastières de la série S<sup>4t</sup>,
- 27 voitures, fourgons, wagons, wagons de service et wagons-inventaires, en wagons de service de la série X.

### B. Traction

1. Pour couvrir nos besoins en personnel de locomotive, nous avons engagé 138 ajusteurs et mécaniciens.

2. En vue d'intensifier les transports de marchandises d'importance vitale entre les ports français de la Méditerranée et la Suisse, nous avons loué successivement à la SNCF jusqu'à 33 locomotives à vapeur pour trains de marchandises des séries C $5/6$  et C $4/5$ . Nous avons en outre vendu aux Chemins de fer néerlandais de l'Etat 20 locomotives à vapeur des séries B $3/4$ , E $3/4$  et E $3/3$ , dont nous n'avons plus besoin.

3. Pour économiser du charbon, nous avons demandé au Chemin de fer allemand du Reich de nous louer deux locomotives électriques disponibles de la ligne du Wiesental; nous les utilisons dans le service des manœuvres des gares de Bâle et d'Olten. Nous avons remis en location au RVT une de nos automotrices rapides de la série RCe $2/4$ .

4. La pénurie de charbon allant en s'accroissant, nous avons procédé dans différentes gares à l'extension des lignes de contact. De ce fait, il nous a été possible d'économiser des locomotives à vapeur au fur et à mesure que des locomotives électriques de manœuvre nous étaient livrées.

5. Encore pour réaliser des économies de charbon, nous avons mis une automotrice diesel-électrique en service sur la ligne Bellinzona-San Abbondio (-Luino) pour la conduite de trains de voyageurs.

6. Afin de réduire la consommation du charbon, nous avons intensifié le chauffage au bois des locomotives.

### C. Ateliers

#### a. Entretien du matériel roulant

Les ateliers principaux ont exécuté les travaux d'entretien suivants au matériel roulant à voie normale:

*1. Véhicules moteurs*

Réparations courantes . . . . .	894
Réparations intermédiaires . . . . .	163
Revisions . . . . .	275
Total	<u>1332</u>

*2. Autres véhicules des CFF*

	Voitures	Four-gons	Wagons	Wagons de service
Réparations courantes	8 294	1491	13 358	1254
Revisions . . . . .	1 558	260	5 486	516
Réparations intermédiaires . . . . .	191	4	—	—
Réparations principales . . . . .	28	2	577	2
Transformations . . . . .	1	—	—	—
Avaries graves . . . . .	10	3	17	3
Total	<u>10 082</u>	<u>1760</u>	<u>19 438</u>	<u>1775</u>

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

	Voitures	Fourgons et ambulants postaux	Wagons
Réparations courantes . . . . .	7	73	5158
Revisions . . . . .	—	—	740
Avaries graves . . . . .	—	—	8
Total	<u>7</u>	<u>73</u>	<u>5906</u>

Les ateliers ont été mis très fortement à contribution par la réparation du matériel roulant (188 véhicules) endommagé lors du bombardement de la gare aux marchandises de Bâle du 4 mars. Ils ont, en outre, réparé 89 wagons CFF endommagés à l'étranger au cours des opérations militaires.

Durant l'exercice, nous avons réparé dans nos ateliers une locomotive et 213 wagons appartenant à la Société nationale des chemins de fer français, en vertu des contrats que nous avons passés avec elle en 1945 pour la réparation en Suisse de ses locomotives et wagons détériorés par la guerre.

**b. Installations des ateliers**

En vue d'améliorer les conditions de travail, l'emplacement prévu, aux ateliers de Zurich, pour le montage des aiguilles, a été pourvu d'une grue et mis sous toit.

**X. Voie et usines électriques**

**A. Généralités**

1. Le chômage prévu pour l'après-guerre ne s'est pas produit pour le moment. Le degré d'occupation a été constamment satisfaisant dans le bâtiment et les autres industries. Par mesure de précaution, nous n'en avons pas moins poursuivi les travaux d'établissement de projets.

2. Depuis 1942, nous enlevons dans les gares les voies et aiguilles superflues ou peu utilisées, que nous employons soit pour poser des embranchements, soit comme livraisons à titre d'impôt du fer. A la fin de l'année, les perspectives d'approvisionnement en traverses et en rails s'étant améliorées, nous avons pu suspendre la récupération du matériel de superstructure.

3. Le rationnement des matériaux de construction a été atténué vers la fin de l'automne, en ce sens que le commerce et l'emploi de fers de construction et profilés, ainsi que de tôles, ne sont plus réglementés. En revanche, le ciment reste rationné. Aussi avons-nous dû, comme les années précédentes, réduire à un minimum les travaux de construction et faire un emploi accru de pierres naturelles et de bois.

4. Nous avons ramassé et livré 15 101 tonnes de ferraille et de fer de réemploi à titre d'impôt du fer de 1945. Avec cette livraison, les CFF ont dépassé de 2871 tonnes la quantité totale de 45 000 tonnes qui leur avait été imposée depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1943.

5. Nous avons continué à intensifier l'extension des cultures. Depuis 1941, où les premières mesures ont été prises dans ce domaine, la surface de culture a pu être portée de 1 523 000 à 1 898 000 m<sup>2</sup>, sans compter les prairies et les terrains vagues, ou de 3 767 800 à 5 044 000 m<sup>2</sup> avec ces prairies et terrains. Cet accroissement considérable de terres productives nous a permis de céder des parcelles aux nombreux agents qui en demandaient.

**B. Travaux neufs et de parachèvement**

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

2. *Travaux de parachèvement dans des gares et stations.* Ont été achevés les travaux importants ci-après: extension des stations de Saxon, Däniken et Siggenthal; agrandissement de la halle des expéditions à la gare aux marchandises de Zurich; pose d'une voie pour la circulation des locomotives à Olten; construction du poste d'évitement de Litti, entre Sihlbrugg et Baar, et amélioration des installations du service des marchandises et de la douane à Sankt-Margrethen. A en outre été terminé, à Berne, l'agrandissement du bâtiment de service de la Direction générale, au Brückfeld.

3. *Doubles voies.* La pose de la double voie est en cours d'exécution sur les tronçons Rapperswil-

Lenzburg, Brunnen-Sisikon et Rivera-Bironico-Taverne (en exploitation depuis le 27 mars entre Rivera-Bironico et Mezzovico).

4. *Ponts.* Parmi les travaux les plus importants que nous avons achevés, signalons la transformation des ponts sur la Birse près de Bärschwil, entre Delémont et Bâle; sur la Ceresa, entre Rodi-Fiesso et Faido; sur la Gerra, entre San Nazzaro et Gerra; sur l'Ulisbach, entre Wattwil et Ebnet-Kappel; sur le Guggenloch, entre Wil et Wattwil, ainsi que sur la Töess près de Bauma.

5. *Signaux et installations de sécurité.* Nous avons mis de nouveaux enclenchements électriques en service à Cugy, Avenches, Estavayer, Arch, Büren, Dotzigen, Leuzigen, Derendingen, Dietfurt, Laufenbourg, Siggenthal, Oberglatt, Fehraltorf, Pfäffikon (Zch) et Kempten. Nous avons complété les installations d'enclenchement d'Airolo.

Pour la conduite automatique des trains, nous avons continué à poser des aimants de voie aux signaux de passage, aux signaux avancés des signaux de sortie et aux signaux de sortie.

Le block-system a été mis en service sur les tronçons Daucher-Bienne, Hägendorf-Oensingen et Meggen-Immensee.

6. *Passages à niveau.* Nous avons supprimé cinq passages à niveau. Quatre d'entre eux ont été remplacés par des passages inférieurs ou supérieurs. Nous avons pu en éliminer un sans le remplacer.

7. *Installations à basse tension et à courant faible.* Sur la ligne Genève-Vernier, les installations à courant faible ont été mises sous câble.

Des haut-parleurs ont été installés à Bienne, Olten et Lucerne.

Nous avons posé une installation électrique de chauffage préalable des trains à Aarau.

### C. Entretien de la voie

Outre les travaux ordinaires d'entretien, nous sommes en train de faire disparaître les traces du bombardement du 4 mars à la gare aux marchandises de Bâle-Wolf.

Nous avons achevé la remise en état des voies détruites par les inondations des 25 août et 2 septembre 1944 entre Rüti (Glaris) et Linthal.

La pénurie des matériaux de construction nécessaires à l'entretien de la voie s'est quelque peu atténuée vers la fin de l'année. Les importations de matériel de superstructure ont toutefois été très faibles, et nous avons dû maintenir la voie en bon état en vouant le plus grand soin à son entretien.

Au cours des premiers six mois de l'année, pour accélérer la reprise du trafic avec la France, des entreprises suisses ont été chargées de reconstruire le pont de Pyrimont, sur la ligne Bellegarde-Culoz, et deux autres ponts sur la ligne Delle-Belfort; ces ouvrages avaient été détruits à la suite des opérations militaires.

### D. Electrification

Le Conseil d'administration a accordé un crédit global de 31 861 000 fr. pour la dernière étape d'électrification, comprenant les lignes Palézieux-Payerne-Fribourg, Saint-Maurice-Bouveret-Saint-Gingolph, Genève-La Plaine, Zofingue-Suhr-Aarau et Suhr-Wettingen, Olten-Läufelfingen-Sissach, Cadenazzo-Ranzo-Sant'Abbondio, Oberwinterthour-Etzwilen, Winterthour-Bauma-Wald, Oberglatt-Niederweningen, ligne de raccordement de Bâle.

La traction électrique a été inaugurée sur les lignes suivantes: Koblenz-Eglisau, le 1<sup>er</sup> juillet; Bülach-Winterthour, le 15 juillet; Yverdon-Payerne, le 1<sup>er</sup> août, et Schaffhouse-Etzwilen, le 16 décembre. Est en cours d'exécution l'électrification des lignes Palézieux-Payerne-Fribourg, Zofingue-Suhr-Aarau et Suhr-Wettingen, ainsi que Romanshorn-Kreuzlingen.

### E. Alimentation en énergie

#### 1. Production et consommation d'énergie

Durant la période d'hiver 1944/45, les conditions hydrographiques ont été très favorables. Aussi dispositions-nous encore, à fin mars, dans les lacs d'accumulation, d'une réserve de 86 millions de kWh. Avec cette grosse réserve, les trois lacs d'accumulation (Barberine, Ritom et Sihl) ont été remplis très tôt. Pendant la période d'été 1945, l'apport d'eau dans les usines électriques a correspondu à des conditions hydrographiques normales, sauf en ce qui concerne le lac Ritom, où l'apport d'eau est tombé à son minimum à la suite de la sécheresse qui a régné à maintes reprises dans le canton du Tessin.

En vue de couvrir les gros besoins en énergie auxquels il fallait s'attendre pour la période d'hiver 1945/46, nous avons dû, par précaution, commander 10 millions de kWh d'énergie complémentaire, malgré la mise en service de l'usine électrique de Ruppertswil-Auenstein en octobre 1945.

Nous avons dû entamer la réserve d'hiver au début de septembre déjà. Afin que le niveau des lacs d'accumulation ne tombe pas au-dessous de la dernière limite permise, il nous a fallu, du 1<sup>er</sup> novembre à fin décembre 1945, faire appel à la puissance de secours de 7000 kW qui nous était réservée contractuellement.

#### 2. Usines électriques

*Barberine.* Lac d'accumulation. 5 mai: niveau le plus bas; 17,8 millions de m<sup>3</sup> d'eau encore utilisable. 12 août: niveau le plus élevé; 39,0 millions de m<sup>3</sup> d'eau utilisable (capacité totale). 1<sup>er</sup> septembre: début de l'abaissement du lac.

*Amsteg.* Pour pouvoir obtenir, au besoin, de l'énergie de l'usine électrique d'Altdorf, nous avons monté à Amsteg un transformateur de 100 kVA pour courant triphasé.

*Ritom.* Lac d'accumulation. 15 avril: niveau le plus bas; 5,6 millions de m<sup>3</sup> d'eau encore utilisable. 12 juillet: niveau le plus élevé; 27,5 millions de m<sup>3</sup> d'eau utilisable (capacité totale). 6 octobre: début de l'abaissement du lac.

*Etzel.* Lac de Sihl (part CFF). 17 mars: niveau le plus bas; 17,0 millions de m<sup>3</sup> d'eau encore utilisable. 21 mai: niveau le plus élevé; 51,6 millions de m<sup>3</sup> d'eau utilisable. 30 septembre: début de l'abaissement du lac.

Commande a été passée d'une installation de pompage à haute pression à l'effet d'amener de l'eau du lac de Zurich dans celui de Sihl à l'aide de courant de déchet.

Les digues de la Minster, qui s'étaient affaissées par places, ont été reconstruites.

*Rupperswil-Auenstein.* Nous avons commencé la retenue de l'Aar le 11 juin, et les eaux ont atteint la cote maximum le 30 novembre. La date d'ouverture de l'usine à l'exploitation a été fixée au 16 octobre, parce que, ce jour-là, l'alternateur triphasé a été mis en service de façon permanente. L'alternateur monophasé fournit de l'énergie depuis le 29 novembre.

### 3. Lignes de transport et sous-stations

Les lignes reliant l'usine de Rupperswil-Auenstein à la sous-station de Rupperswil ont été posées.

A la sous-station de Chiètres, l'installation de distribution a été mise en service pour l'alimentation de la nouvelle ligne électrifiée de la Broye et de la ligne Berne-Neuchâtel.

Une nouvelle station transformatrice a été construite à Ausserholligen.

A la sous-station de Grûze, l'installation de distribution a été agrandie pour l'alimentation de la ligne Winterthur-Bülach.

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

1. A la suite des fortes chutes de neige qui se sont produites de fin janvier à la mi-avril, onze avalanches, dont six dans la seule journée du 8 mars,

se sont abattues sur la voie entre Erstfeld et Göschenen, entre Giswil et Lucerne et entre Brienz et Ebbligen. Les voies ont été recouvertes sur une longueur de 20 à 100 m, et la couche de neige a atteint jusqu'à 6 m. Le trafic a été autant que possible maintenu par transbordement; partout, la voie a été déblayée dans le plus bref délai.

2. Le 19 août, une coulée de boue, descendant le Daro à la suite de pluies torrentielles, a envahi la partie sud de la gare de Bellinzzone et y a causé des dégâts. La circulation des trains a pu être maintenue à une vitesse réduite. En outre, dans la nuit du 28 au 29 septembre, un éboulement à l'Erlenruns a recouvert la voie et obstrué les deux entrées du tunnel entre Diesbach et Rûti (Glaris). Les travaux de déblaiement ont duré environ six semaines. Le trafic a été assuré par automobile.

3. Le 24 janvier, des incendies ont éclaté à Wolhusen, détruisant les combles du bâtiment aux voyageurs et la halle aux marchandises. Le 31 mars, les combles de la gare de Sempach-Neuenkirch ont été détruits par un incendie.

4. Les dommages ci-après ont été causés par des attaques d'avions étrangers:

Le 11 janvier, un avion étranger a tiré sur la gare de Chiasso, tuant un mécanicien et blessant le chauffeur.

Le 4 mars, des avions étrangers ont lâché quelque 40 bombes explosives et de nombreuses bombes incendiaires sur la gare aux marchandises du Wolf, à Bâle. Les voies, les bâtiments, le matériel roulant et les marchandises ont subi de graves dommages. Trois voyageurs ont été blessés; il n'y a pas eu de victimes parmi le personnel. La circulation des trains n'a été interrompue que pendant un bref laps de temps. Les voies étaient remises en état le 29 avril; la reconstruction des bâtiments est en cours.

## XI. Régime militaire des chemins de fer

Par suite des événements militaires des quatre premiers mois de 1945, l'armée suisse a procédé à divers déplacements à nos frontières. Aussi avons-nous dû assumer des transports de troupes qui avaient ceci de particulier qu'ils étaient subits et annoncés très peu de temps d'avance. Mais, ce qui mérite d'être mentionné plus spécialement, ce sont les importants convois d'internés, de prisonniers de guerre, de blessés, de réfugiés, que nous avons assurés toute l'année. De plus, la guerre finie, nous avons dû nous charger des gros envois de matériel et de munitions quittant le Réduit, ainsi que des transports de soldats étrangers (voir chiffre VIII C 2). Pour l'acheminement des blessés, les trains sanitaires des Chemins de fer fédéraux, dotés d'installations appropriées, ont rendu de très grands services.

Les détachements du service complémentaire du chemin de fer, constitués pour réparer les installations ferroviaires détruites par des opérations

de guerre, ont été affectés militairement à la remise en état des installations de la gare aux marchandises de Bâle détruites lors d'une attaque aérienne. Pendant les premiers six mois de l'année, une importante partie des détachements ont été occupés à des travaux sur la voie, notamment à des électrifications de lignes.

L'arrêté du Conseil fédéral du 3 août 1945, fixant au 20 août la fin du service actif, a mis du même coup un terme à l'exploitation de guerre des chemins de fer et des autres entreprises de transport, décrétée le 1<sup>er</sup> septembre 1939, ainsi qu'à la subordination du personnel ferroviaire à la loi militaire.

Dans un ordre du jour du 10 mars 1945, le commandant en chef de l'armée suisse a exprimé sa reconnaissance aux employés des entreprises de transport pour leur collaboration constante et fidèle à la défense du pays. Le 20 août, lors de la suppression

de l'exploitation de guerre des chemins de fer, le directeur militaire s'est associé aux sentiments de gratitude du général.

Dès la fin des hostilités, nous avons ordonné la cessation des exercices de protection antiaérienne, la suppression du service de piquet et l'arrêt des constructions d'abris. La paix revenue, les agents ont rendu leurs armes, les mesures de guerre ont été supprimées dans les usines électriques et aux points frontières, et les troupes de protection antiaérienne démobilisées.

A fin septembre, les relèves d'un mois, que les agents dispensés d'accomplir du service militaire actif avec leur unité et de rattraper des jours de service, étaient appelés à faire par séries, ont été supprimées.

Le 20 août, le directeur militaire des chemins de fer et les directeurs des groupes d'exploitation I à III ont été libérés de leurs fonctions. Depuis cette date, les obligations inhérentes au régime militaire des chemins de fer sont assumées par la Direction générale et les Directions d'arrondissement.

## Observations finales et propositions

Conformément à l'arrêté fédéral du 21 juin 1945, l'excédent des recettes du compte de profits et pertes de 1944, s'élevant à 23 418 francs, a été porté dans les comptes de 1945 comme retenue pour les charges d'exploitation (appendice, page 31). De plus, 9 468 504 fr. 30, représentant les intérêts du déficit de guerre pour 1944, ont été mis, au 1<sup>er</sup> janvier 1945, à la charge du compte «Déficit de guerre». A la suite de ces opérations, le solde passif du compte de profits et pertes s'élevait, au 1<sup>er</sup> janvier 1945, à 219 832 246 fr. 52 et le déficit de guerre à 246 181 111 fr. 40. La Confédération prendra ces deux sommes à son compte comme mesure d'assainissement.

Aux termes de l'article 22, alinéa premier, du règlement d'exécution de la loi des Chemins de fer fédéraux, du 15 février 1946, le dégrèvement est opéré au 31 décembre 1945, mais le Conseil fédéral doit en fixer le montant dans un arrêté spécial, après la présentation des comptes de 1945. De la sorte, il sera possible d'englober dans le dégrèvement le solde passif du compte de profits et pertes de 1945, qui est de 25 596 126 fr. 98.

Nous nous permettons de présenter ci-après nos  
*propositions:*

- 1<sup>o</sup> Les comptes de 1945 des Chemins de fer fédéraux sont approuvés.
- 2<sup>o</sup> La gestion des Chemins de fer fédéraux en 1945 est approuvée.
- 3<sup>o</sup> Le solde passif du compte de profits et pertes de 1945, d'un montant de 25 596 126 fr. 98, doit être englobé dans l'assainissement et repris par la Confédération, conformément à l'article 21, 1 a, de la loi des Chemins de fer fédéraux du 23 juin 1944.

Berne, le 8 avril 1946

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

Le président,

**Meile**

