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

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1933)

Artikel: Rapport sur la gestion pendant l'année 1933 présenté par la Direction générale des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral pour être transmis à l'Assemblée fédérale

Autor: Schrafl.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676111

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 17.07.2025

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

Rapport

sur la

gestion pendant l'année 1933

présenté par la

Direction générale des chemins de fer fédéraux

au

Conseil fédéral pour être transmis à l'Assemblée fédérale.

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

Pour nous conformer à l'article 5 de la loi fédérale sur l'organisation et l'administration des chemins de fer fédéraux, nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport sur la gestion et les comptes de notre entreprise pour 1933, en vous priant de vouloir bien le soumettre à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

I. Etendue du réseau.

La *longueur des lignes appartenant à la Confédération* accusait, à fin 1933, les chiffres suivants:

longueur réelle 2876,348 km, longueur exploitée		2936,162 km
Dont sont *remises à bail* par les chemins de fer fédéraux les lignes de:		
Bâle - C. F. F. — St-Jean (frontière)	5,281 km	
Wohlen—Bremgarten	7,011 »	
Wattwil—Ebnat-Kappel	4,854 »	17,146 »
La longueur de notre propre réseau, exploité à nos propres frais, est de		2919,016 km
Les chemins de fer fédéraux ont *pris à bail* les lignes de:		
Nyon—Crassier La Rippe (frontière)	5,941 km	
Vevey—Puidoux-Chexbres	7,825 »	13,766 »
La longueur totale du réseau exploité à nos propres frais (y compris les lignes prises à bail, mais non les lignes remises à bail) est de		2932,782 km
Elle se répartit comme il suit entre les trois arrondissements:		
Ier arrondissement		954,916 km
IIe arrondissement		976,434 »
IIIe arrondissement		1001,432 »

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

a. ils assurent *toute l'exploitation* sur les tronçons ci-après:		
ligne des marchandises Bâle chemins de fer du Reich—Petit-Huningue-Port du Rhin	4,005 km	
Crassier La Rippe (frontière) —Divonne-Les Bains	3,202 »	
Delle (frontière)—Delle	0,440 »	
Koblenz (frontière)—Waldshut	1,743 »	9,390 km
b. ils assurent *le service de la conduite des trains et celui de la traction* sur les lignes ci-après:		
Pont—Brassus	13,259 km	
Les Verrières (frontière)—Pontarlier	11,284 »	
Moutier—Longeau	12,979 »	
Iselle (limite de propriété) —Domodossola	19,068 »	
Pino (frontière)—Luino	14,639 »	71,229 »
c. ils assurent *le service de la traction* sur la ligne Bulle—Romont		18,092 »
La longueur des lignes à l'exploitation desquelles notre administration concourt est ainsi de		98,711 km
La longueur totale du réseau exploité par les chemins de fer fédéraux à leurs propres frais (y compris les lignes prises à bail, mais non les lignes remises à bail) et des lignes à l'exploitation desquelles ils concourent s'élève à		3031,493 km

II. Situation générale et résultats financiers.

Après une série d'exercices favorables qui permettaient d'espérer une amélioration graduelle de la situation financière de notre entreprise, le compte de profits et pertes pour 1931 s'est de nouveau soldé par un déficit assez important, s'élevant à 10 millions. Les recettes de transport qui, en 1929, s'étaient encore élevées à 402 millions et, en 1930, à 393 millions, avaient fléchi, en 1931, à 373 millions, pour tomber même, en 1932, à 331 millions; de ce fait, le déficit avait atteint à peu de chose près, cette année-là, la somme considérable de 50 millions, qui est celle des grosses pertes des années de guerre. Ce fort recul des recettes de transport reflète fidèlement, outre les effets de la concurrence de l'automobile, ceux de la crise économique générale qui se déclara vers la fin de 1929, ne fit depuis lors que s'aggraver et pèse aujourd'hui d'un poids écrasant sur le monde entier.

On se demande avec angoisse si cette crise, véritable menace à la prospérité de l'humanité, n'est pas enfin parvenue à son paroxysme; on accueille avec gratitude le moindre indice permettant d'espérer une reprise des affaires ou tout au moins un arrêt de la régression. Fréquemment et non sans raison on considère le trafic ferroviaire comme un baromètre sûr de la situation économique; c'est pourquoi, les résultats d'exploitation enregistrés l'année passée par les chemins de fer fédéraux méritent d'être examinés de très près.

Tandis que les recettes de transport avaient subi, de 1929 à 1932, une baisse annuelle de 24 millions en moyenne, le recul n'a plus été, en 1933, que de $6,_6$ millions. Au cours des trois premiers mois de l'exercice en cours, ce mouvement rétrograde a même complètement cessé; les recettes égalent celles des mois correspondants de 1932. A vrai dire, nous devons simplement nous borner à constater le fait, tout intéressant qu'il soit; il serait en effet prématuré et trop risqué de tirer de cet état stationnaire des conclusions optimistes pour le développement ultérieur de la situation économique. L'activité des entreprises de transport ne dégage pas encore de signes caractéristiques d'une reprise des affaires, et l'arrêt constaté dans le recul du trafic n'a pas encore assez duré pour qu'on puisse en tirer des déductions sûres et certaines. En tout cas, les causes de la crise actuelle donnent plutôt lieu de croire qu'il ne faut pas songer à une amélioration rapide.

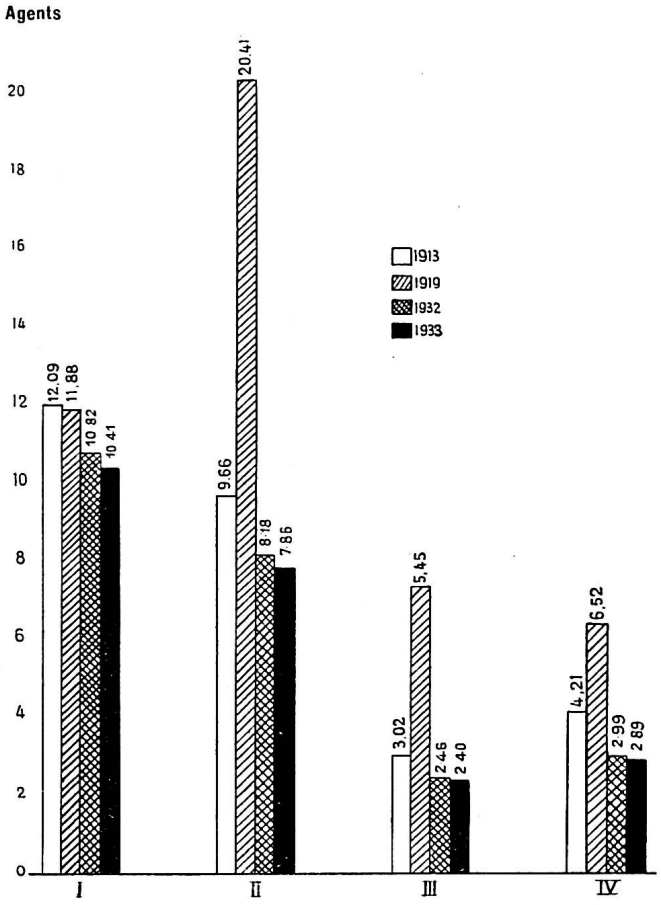
Le trafic et les recettes de notre réseau d'Etat sont en étroite connexité avec les importations, les exportations et le transit, tels qu'ils ressortent des statistiques douanières.

De 1932 à 1933, les *importations* ont fléchi de $8,_{73}$ à $8,_{30}$ millions de tonnes, soit de 430 000 tonnes ou $4,_9$ %, pour ce qui est de la quantité, mais de 1763 à 1515 millions de francs, soit de 248 millions de francs ou $14,_1$ % quant à la valeur des marchandises. Le recul du tonnage provient avant tout de la diminution des importations de fourrages (136 900 tonnes), de céréales (131 600 tonnes) et de charbons (114 900 tonnes).

Pour la première fois depuis 1929, le tonnage des *exportations* s'est de nouveau légèrement accru; il a passé de 456 600 à 476 800 tonnes; l'augmentation est donc de 20 200 tonnes ou $4,_4$ %. Malgré cette hausse, à laquelle, il est vrai, participent principalement des marchandises pondéreuses, il s'est produit, quant à la valeur, une nouvelle baisse de 801 à 754 millions de francs, soit de 47 millions de francs ou $5,_8$ %.

Figure 1.

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



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

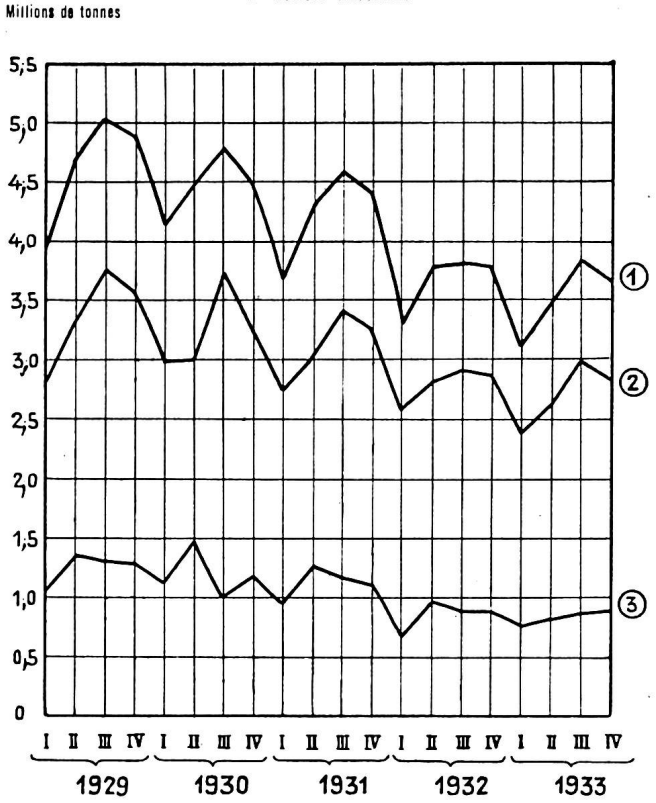
La valeur des importations ayant fortement diminué tandis que celle des exportations ne fléchissait que dans une faible mesure, il en est résulté que le déficit de la *balance du commerce extérieur* est tombé à 760 millions de francs, ce qui représente une diminution de 200 millions de francs par rapport à l'année précédente. Cette réjouissante amélioration de notre balance commerciale ne résulte malheureusement pas d'un réveil des exportations, mais bien des restrictions d'importation décrétées par l'Etat en vue de protéger la production indigène et le marché interne du travail.

Le *trafic de transit*, qui de 1929 à 1932 avait baissé de près de moitié, accuse de nouveau en 1933 une légère augmentation. Les quantités transportées se sont en effet accrues de 52 000 tonnes, soit de $2,_6$ %, et ont passé à $2,_{04}$ millions de tonnes. La différence porte principalement sur les charbons.

Figure 2.

Trafic-marchandises interne des C. F. F. et trafic d'importation, d'exportation et de transit pendant les divers trimestres des années 1929 à 1933.

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



En *trafic interne*, le mouvement de régression s'est également ralenti, sous l'influence des mesures plus sévères de politique commerciale prises par l'Etat en vue de consolider et de raviver le marché intérieur.

L'*indice suisse du commerce de gros* (1914 = 100) est en moyenne tombé de 96, en 1932, à 91, tandis que l'*indice national du coût de la vie* (1914 = 100), a reculé de 138 à 131 pendant le cours de l'année.

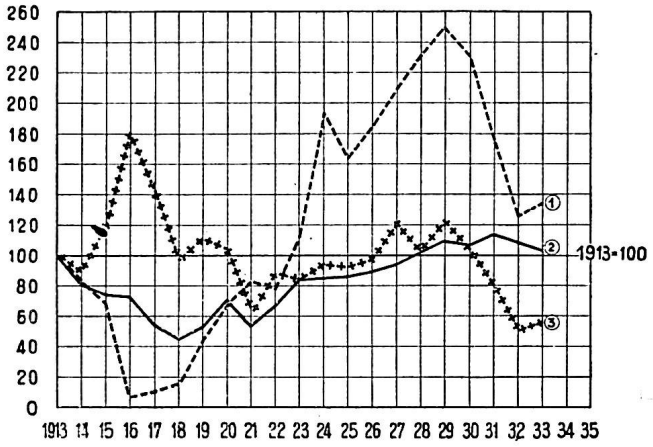
Dans le *service des voyageurs* le recul du trafic a été considérablement plus faible que les années précédentes; en effet, le nombre total des voyageurs transportés en 1933, $114,_{8}$ millions, n'a plus été que de 2 millions de personnes ou $1,_{7}$ % inférieur à celui de l'année précédente, alors qu'en 1932 le recul avait été de $7,_{4}$ millions de voyageurs, soit de $6,_{0}$ %, et qu'en 1931 il s'était élevé à $3,_{6}$ millions de voyageurs, ou $2,_{8}$ %. Néanmoins, comparé aux chiffres de 1930, année où le mouvement des voyageurs avait atteint son maximum avec $127,_{9}$ millions de personnes, le recul est encore de 13 millions de voyageurs, soit $10,_{2}$ %. Le fléchissement du mouvement des voyageurs s'est manifestement ralenti; il a même, ces derniers mois, fait place à une légère reprise. Cette évolution ressort des chiffres suivants: au regard des résultats de l'année précédente, le nombre des voyageurs s'est abaissé de $6,_{2}$ % durant le premier trimestre, encore de $2,_{6}$ % durant le second trimestre, de $0,_{8}$ % seulement pendant le troisième trimestre, tandis qu'il s'est accru de $2,_{9}$ % déjà dans le quatrième trimestre. Cette augmentation est en relation avec les mesures prises pour ranimer le trafic.

Figure 3.

Importations, exportations et transit.

Trafic de 1913 = 100.

1 Transit. 2 Importations. 3 Exportations.



Les *recettes du service des voyageurs* se sont élevées à $135,_{214}$ millions de francs; elles ont été de $1,_{542}$ millions, soit $1,_{13}$ %, inférieures à celles de l'exercice précédent, alors qu'en 1932 elles étaient de $13,_{97}$ millions de francs, soit de $9,_{3}$ % en recul sur celles de 1931. Comparées aux résultats favorables de 1930, $159,_{12}$ millions de francs, elles ont fléchi de $23,_{907}$ millions de francs, soit de $15,_{0}$ %.

D'après les résultats connus jusqu'ici, les principaux chemins de fer étrangers ont enregistré de 1932 à 1933 les reculs suivants des recettes-voyageurs: chemins de fer du Reich $6,_{2}$ %; grands réseaux français $2,_{6}$ %; chemins de fer fédéraux autrichiens $11,_{7}$ %; chemins de fer italiens de l'Etat $3,_{4}$ %; société nationale des chemins de fer belges $0,_{8}$ %; chemins de fer américains $14,_{6}$ %. Quant aux grands réseaux anglais, il y a lieu de signaler une hausse de $0,_{5}$ %.

Figure 4.

Prestations kilométriques de 1913 à 1933.

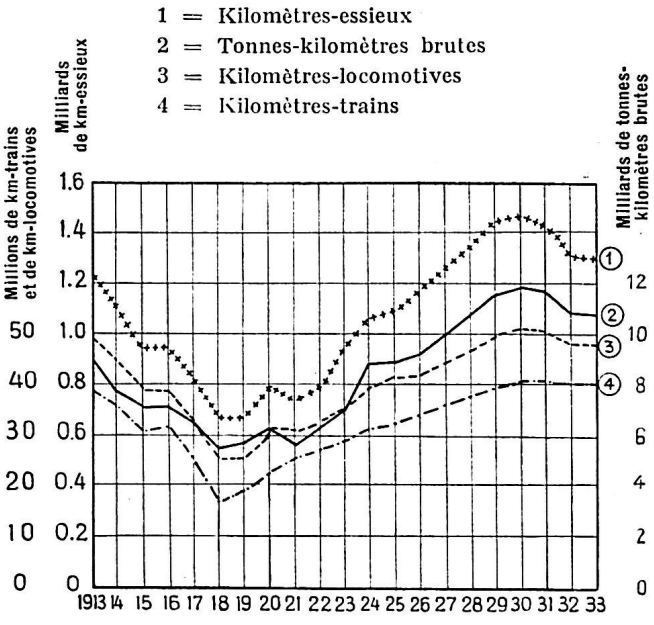
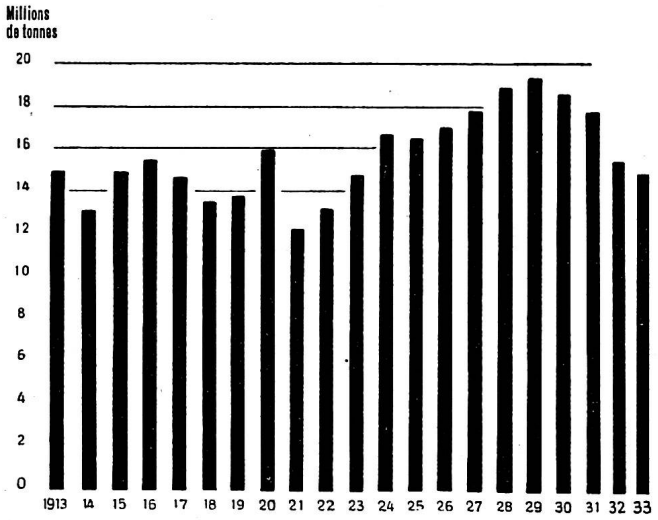


Figure 5.

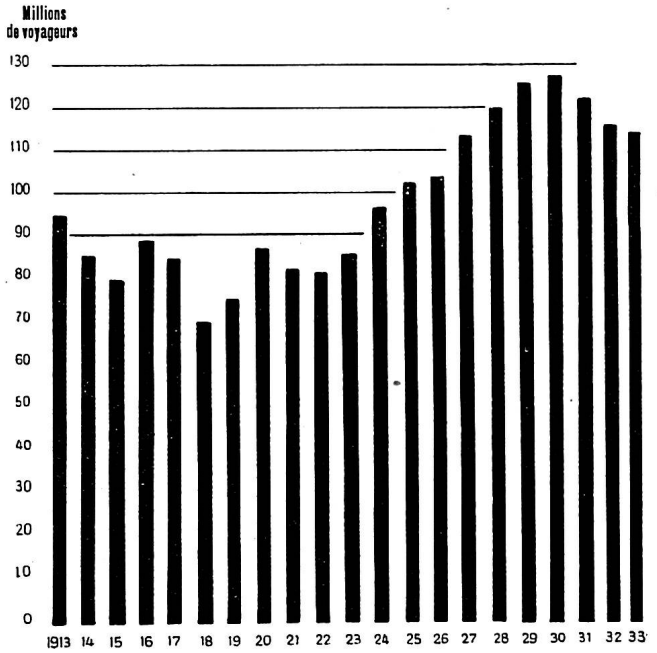
Marche de l'ensemble du trafic des marchandises 1913–1933.



En *trafic-marchandises* également, le recul constaté dès 1930 a persisté, à un rythme ralenti cependant. Les quantités transportées, qui se sont élevées au total (bagages, animaux, transports postaux et marchandises) à $14,_8$ millions de tonnes, sont inférieures de 477 000 tonnes, ou $3,_1$ %, à celles de l'année précédente; en 1932, le recul avait été de 2 520 000 tonnes ou $14,_2$ % et en 1931 de 754 000 tonnes, c'est-à-dire de $4,_1$ %. Comparé aux chiffres de 1929, année ou le trafic des marchandises atteignit son maximum, $19,_3$ millions de tonnes, le résultat représente un écart de $4,_5$ millions de tonnes, soit de $23,_2$ %. La baisse de 452 000 tonnes ou $3,_1$ % enregistrée l'an passé pour le trafic des marchandises proprement dit s'étend à toutes les classes de tarif; elle a frappé les classes d'expéditions partielles pour 35 000 tonnes, les classes générales de wagons complets pour 8000 tonnes, les classes de tarifs spéciaux pour 205 000 tonnes et les classes de tarifs exceptionnels pour 204 000 tonnes.

Figure 6.

Développement du mouvement des voyageurs 1913-1933.



Comme conséquence de la diminution des transports, les *recettes-marchandises* ont fléchi de $5,_{043}$ millions de francs, soit de $2,_6$ %, et se sont chiffrées par $188,_{957}$ millions de francs, tandis que la baisse avait été de $28,_{73}$ millions de francs, soit $12,_9$ %, l'année précédente. Comparé aux recettes favorables de 1929, $245,_{70}$ millions de francs, cela représente un recul de $56,_{747}$ millions de francs, soit $23,_1$ %.

Pour les réseaux étrangers, le recul des recettes-marchandises de 1932 à 1933 s'établit comme il suit: grands réseaux français $6,_7$ %; chemins de fer italiens de l'Etat $11,_8$ %; société nationale des chemins de fer belges $7,_7$ %; grands réseaux anglais $0,_6$ %. En revanche, les chemins de fer allemands du Reich

Figure 7.

Répartition des recettes d'exploitation en 1933.

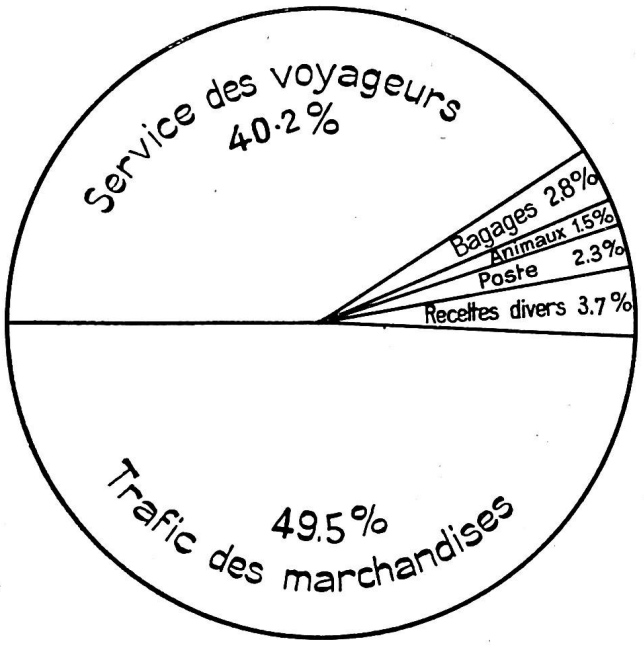


Figure 8.

Répartition des dépenses d'exploitation en 1933.

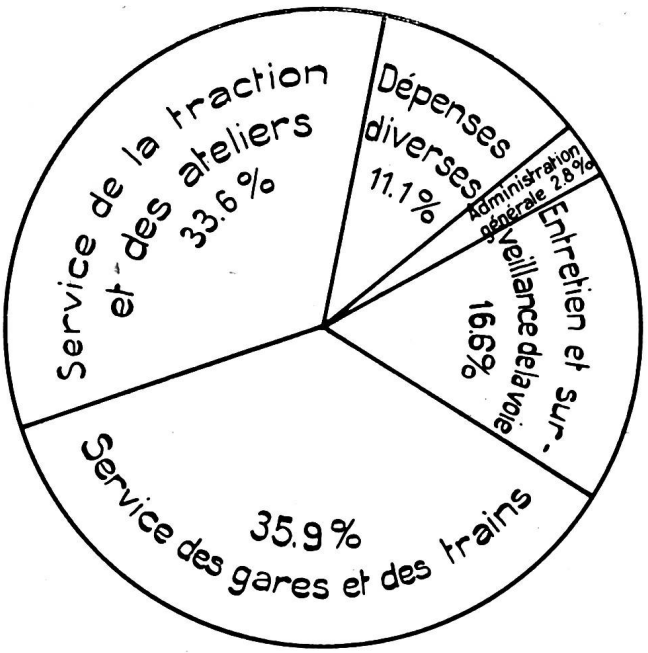
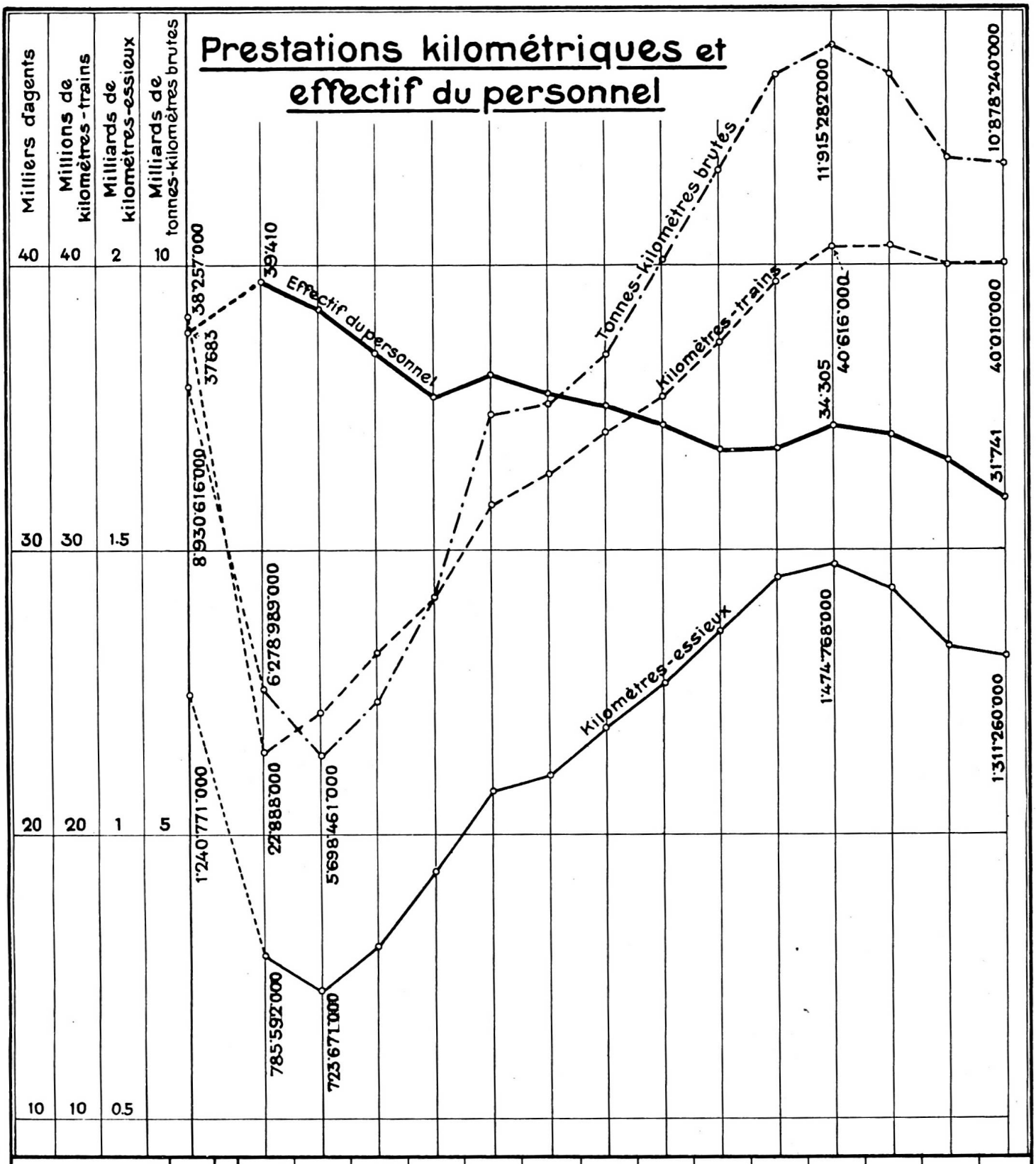


Tableau I

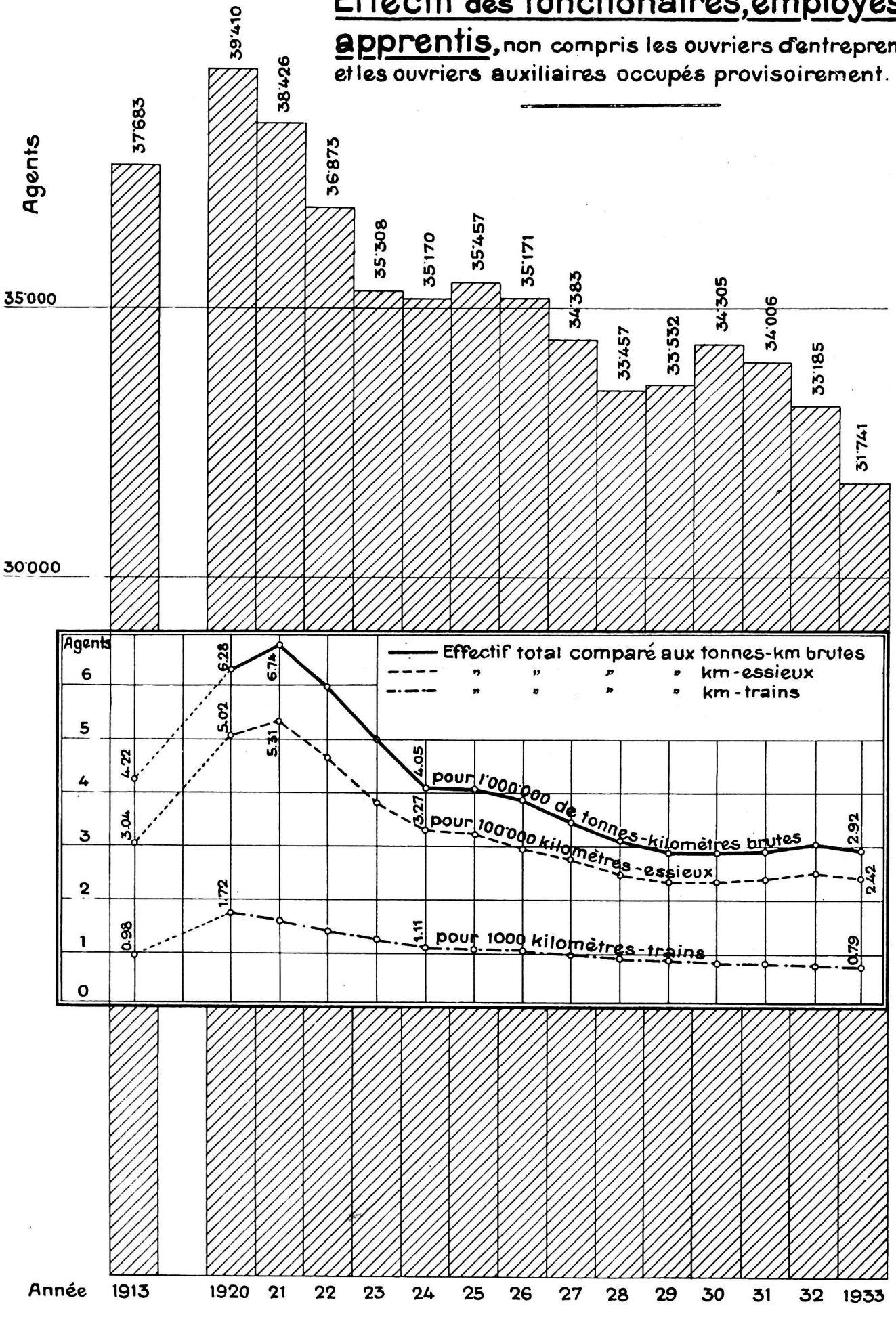
Prestations kilométriques et effectif du personnel



Effectif du personnel par	1913	1920	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	1933
1'000'000 tonnes-km br.	4.22	6.28	6.74	5.99	4.98	4.05	4.04	3.82	3.43	3.09	2.87	2.88	2.91	3.03	2.92
100'000 kilom.-essieux	3.04	5.02	5.31	4.61	3.78	3.27	3.21	2.98	2.72	2.46	2.31	2.33	2.38	2.49	2.42
1000 kilomètres-trains	0.98	1.72	1.58	1.40	1.24	1.11	1.09	1.03	0.97	0.90	0.85	0.84	0.84	0.83	0.79

Année 1913 1920 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 1933

Effectif des fonctionaires, employés et apprentis, non compris les ouvriers d'entrepreneur et les ouvriers auxiliaires occupés provisoirement.



signalent une augmentation des recettes de $5,_0$ %, les chemins de fer fédéraux autrichiens de $0,_2$ % et les chemins de fer américains de $0,_8$ %.

Les *recettes totales de transport*, soit celles des services de voyageurs et de marchandises, ont fléchi de $6,_{585}$ millions de francs, autrement dit de $2,_0$ %, et se chiffrent par $324,_{17}$ millions de francs; elles sont ainsi de $77,_{775}$ millions de francs, ou $19,_{35}$ %, inférieures aux résultats favorables de 1929.

Les autres recettes d'exploitation n'ont pas subi de modifications importantes. Elles ont été de $12,_4$ millions de francs en 1933, au regard de $12,_2$ millions en 1932.

Par suite de réductions de taxes et de facilités de transport, les *recettes moyennes par unité de trafic* (kilomètre-voyageur et kilomètre-tonne) ont baissé par rapport à 1932.

	Recettes par kilomètre-voyageur en centimes	Recettes par kilomètre-tonne en centimes
1932.	$4,_{93}$	$12,_{41}$
1933.	$4,_{73}$	$12,_{05}$

Ces chiffres expriment d'une manière caractéristique les réductions de prix de transport qui ont été accordées en vue de ranimer les affaires et de conserver et de récupérer du trafic.

Le recul du trafic enregistré ces dernières années, ainsi que de nouvelles mesures de rationalisation, ont encore permis de réduire fortement l'effectif du personnel et d'abaisser ainsi d'une manière réjouissante les dépenses pour le personnel. Comme on s'est également imposé la plus grande retenue en ce qui concerne les dépenses dites matérielles, on a réussi, malgré une augmentation de 250 000 km des prestations kilométriques en service-voyageurs, à abaisser les dépenses d'exploitation à 260 millions de francs, c'est-à-dire de $13,_4$ millions. En 1920, les dépenses d'exploitation s'élevaient encore à 358 millions et, depuis 1930, elles ont été ramenées de $291,_4$ millions à 260 millions.

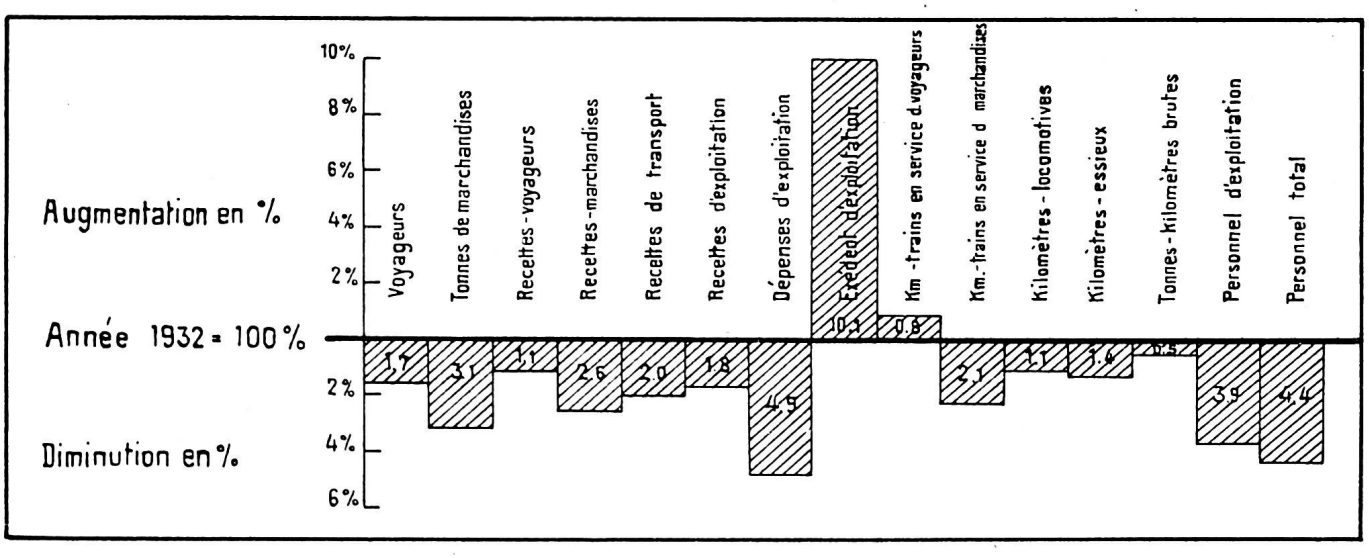
L'effectif du personnel, qui avait atteint son maximum en juillet 1920 avec 40 498 agents, a été réduit depuis lors à 30 940 agents (février 1934), soit de $23,_6$ %, bien que les prestations aient augmenté de $72,_5$ % en tonnes-kilomètres brutes. En moyenne annuelle, l'effectif du personnel, y compris les ouvriers d'entrepreneurs et les ouvriers auxiliaires occupés passagèrement, a été en 1933 de 1440 agents plus faible qu'en 1932 et de 2840 agents plus réduit qu'en 1931. Les tableaux I et II renseignent sur l'effectif du personnel et les prestations au cours des différentes années. Le tableau II permet aussi de se rendre compte comment les prestations par agent se sont successivement améliorées par suite des mesures de rationalisation et de l'accroissement du trafic.

Si le recul des dépenses d'exploitation ne marche pas toujours de pair avec la réduction du personnel, cela provient du fait que les dépenses pour le personnel ne représentent qu'une partie des dépenses d'exploitation et qu'en raison de la réserve observée depuis des années quant au recrutement, la moyenne d'années de service des fonctionnaires et employés et, par conséquent, le nombre des agents au maximum de traitement ont fortement augmenté. La moyenne des années de service s'est élevée à $14,_7$ ans en 1920 et à 20 ans en 1933. Il ne faut pas oublier, d'autre part, que les versements de l'administration à la caisse de pensions et de secours ont peu à peu passé, en vue d'assurer son assainissement, de $8,_4$ millions de francs en 1920 à $31,_5$ millions de francs en 1933. Sur ces $31,_5$ millions, $18,_9$ millions sont à considérer comme contribution à l'amortissement du déficit de cette caisse, déficit qui provient en majeure partie de la revision des statuts opérée en 1921, lorsqu'on dut adapter les prestations de la caisse de pensions des chemins de fer fédéraux à celles de la caisse nouvellement créée de la Confédération. Le tableau III fournit des précisions sur l'évolution suivie par les versements de l'administration et des assurés au cours des années.

En 1933, il a été effectué les amortissements industriels suivants:

Figure 9.

Evolution des C. F. F. de 1932 à 1933.



	Fr.	Fr.
Versements au fonds de renouvellement :		
Exploitation	20 267 993	
Economat	2 326	
Usines	2 697 436	
Ateliers	111 631	
Chantiers de Romanshorn	1 087	
		23 080 473
Amortissement d'installations de voie supprimées		2 291 703
Amortissement d'installations supprimées et d'objets d'inventaire:	Fr.	
Economat	500	
Ateliers	63 339	
Ateliers de dépôt	30 312	
Chantiers de Romanshorn	1 434	
		95 585
Amortissement sur le compte d'établissement de l'économat et des entreprises accessoires:		
	Fr.	
Economat	12 736	
Ateliers	508 382	
Navigation sur le lac de Constance	85 773	
Chantiers de Romanshorn	13 293	
		620 184
Amortissement d'approvisionnements de magasins et d'exploitation:		
	Fr.	
Economat	273 898	
Ateliers	142 307	
Ateliers de dépôt	303	
Chantiers de Romanshorn	886	
		417 394
Amortissements de pertes de cours et de moins-values		34 787
		26 540 126

A ces amortissements industriels s'ajoutent encore les amortissements financiers suivants:

	Fr.
sur le compte d'établissement du chemin de fer (délai 100 ans)	5 163 919
sur le capital engagé dans les usines (délai 60 ans)	789 315
sur les frais d'emprunt	1 344 675
	7 297 909

En 1933, la charge nette des intérêts a été de 113,$_5$ millions, alors que l'année précédente elle s'était chiffrée par 111,$_1$ millions; l'augmentation se monte à 2,$_4$ millions et provient principalement des déficits d'exploitation des années 1932 et 1933 et des dépenses de construction, en dépit de la grande réserve observée à l'égard de ces dernières. En 1932, il a encore été dépensé 71,$_5$ millions pour les travaux neufs et transformations, ainsi que pour des acquisitions. Le budget de construction pour 1933 prévoyait 64,$_2$ millions de dépenses de construction, alors qu'en réalité celles-ci n'ont été que de 41,$_9$ millions. Elles sont donc restées de 22,$_3$ millions inférieures au budget et de 29,$_6$ millions, soit 42 %, au-dessous des dépenses de construction de 1932.

L'année 1933 accuse un déficit de 48,$_8$ millions; en 1932, il avait été de 49,$_8$ millions. L'amortissement légal du capital d'établissement, les versements aux fonds spéciaux, ainsi que les contributions ordinaires et extraordinaires à la caisse de pensions et de secours ont été effectués conformément aux prescriptions légales et réglementaires.

Si l'on entend comparer ce résultat avec ceux des administrations ferroviaires étrangères, il ne faut pas perdre de vue certaines particularités de notre comptabilité. De nombreux chemins de fer étrangers ont renoncé depuis des années, principalement, sans doute, en raison de l'influence que l'inflation a exercée sur leur capital, à effectuer de nouveaux amortissements. En tout cas, ils ne les opèrent que dans la mesure où les résultats d'exploitation le leur permettent. Ils ignorent l'amortissement légal du capital d'établissement, tel qu'il est imposé à notre administration et pour lequel nous avons porté en compte, en 1933, une somme de 6 millions de francs; le fonds de renouvellement, auquel nous avons, en 1933, versé 8,$_{15}$ millions de francs de plus qu'il n'était réellement nécessaire pour les renouvellements, est lui aussi une institution inconnue de plus d'un réseau d'Etat. De plus, ces chemins de fer administrent leurs caisses de pensions d'après le système de la répartition des charges, lequel ne nécessite annuellement que les sommes nécessaires pour le payement des pensions tandis que, nous basant sur le système de la réserve mathématique, nous avons en 1933 versé à la caisse une somme dépassant les dépenses d'environ 8,$_1$ millions de francs. Dans le même ordre d'idées, il convient enfin de rappeler qu'en 1933 les chemins de fer fédéraux ont fourni à la caisse fédérale les recettes suivantes:

	Fr.
droit de timbre sur l'emprunt 4 % C. F. F. 1933	900 000
droit de timbre de transport	2 444 718
droits et frais de douane	628 015
Total	3 972 733

La réduction des salaires adoptée par les Chambres fédérales pour les années 1934 et 1935, qui se chiffrera annuellement par 8 millions pour les chemins de fer fédéraux et qui vient s'ajouter à la diminution du personnel, et les résultats des premiers mois de l'exercice en cours permettent d'escompter pour 1934, si la crise ne s'aggrave pas de nouveau, une amélioration des résultats qui, tout en étant fort loin d'être suffisante, ne sera cependant pas à dédaigner.

Dans le rapport du Conseil d'administration et de la Direction générale du 7 février 1933 sur la situation financière des chemins de fer fédéraux et les mesures à prendre pour son rétablissement, on avait également esquissé l'évolution probable du compte de profits et pertes pour les années 1933 à 1937. On s'attendait pour 1933 à un solde passif de 40 millions, dans l'idée qu'au milieu de 1933 entrerait en vigueur une réduction des traitements et salaires qui procurerait aux chemins de fer fédéraux une économie annuelle de 13 millions. Par son vote du 28 mai 1933, le peuple rejeta cette réduction des salaires. Par arrêté du 13 octobre 1933, l'Assemblée fédérale adopta un programme financier

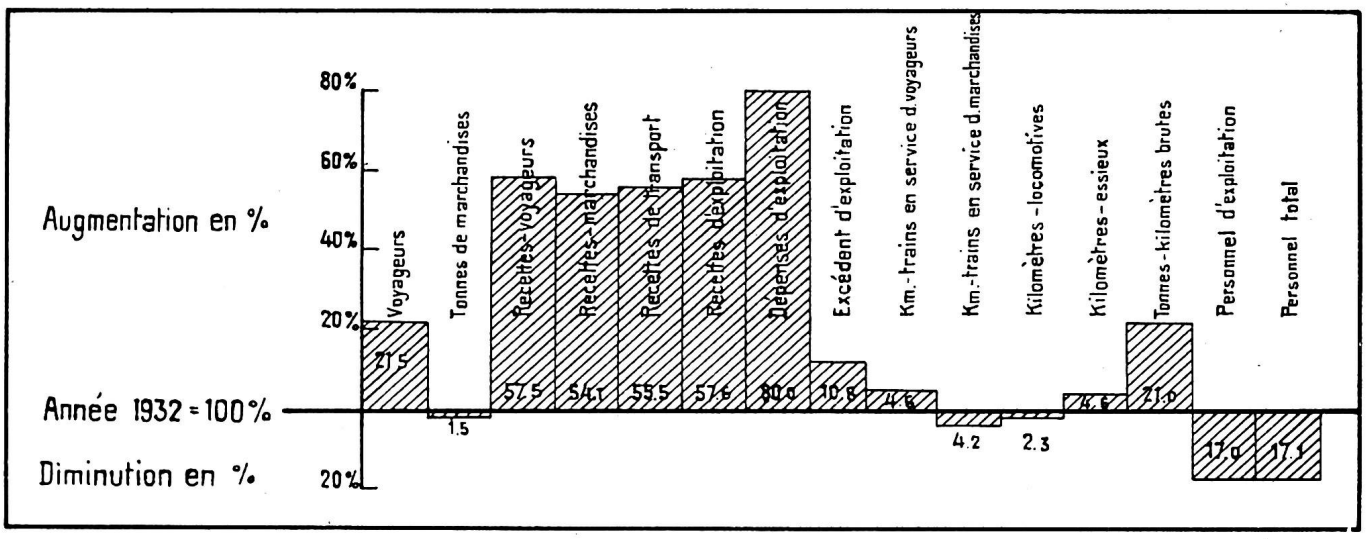
qui comprenait une réduction des salaires, mais sur une autre base, laquelle ne représentera pour les chemins de fer fédéraux qu'une économie de 8 millions par année et ne sera provisoirement en vigueur qu'en 1934 et 1935.

Le rapport précité du 7 février 1933 prévoyait de plus que la Confédération commencerait à décharger notre administration de 40 millions par année dès le 1er janvier 1934. Si ce dégrèvement ne se produit que plus tard, il faudra élever la partie de la dette des chemins de fer fédéraux que la Confédération devrait reprendre, dans une mesure qui tienne compte tant de la réduction plus faible des salaires que des déficits des comptes annuels survenus entre temps.

Pour pouvoir préparer l'assainissement des finances des chemins de fer fédéraux, il était tout d'abord nécessaire d'attendre la décision qui serait prise au sujet de la réduction des traitements et salaires, cette décision influant d'une manière capitale sur le montant de la dette à reprendre par la Confédération. D'autre part, il aurait également fallu savoir comment seraient réalisées la répartition du trafic et la collaboration entre le chemin de fer et l'automobile, car la mesure de la dépréciation des chemins de fer en dépend également; finalement, il ne faut pas oublier non plus que l'assainissement projeté des chemins de fer fédéraux a engagé divers cantons à demander à la Confédération de reprendre une partie de leurs charges ferroviaires. Si urgent qu'il soit, le problème de l'assainissement des chemins de fer fédéraux ne s'en trouve pas simplifié et, en raison de son importance particulière, la question doit être soumise à un examen détaillé. Peut-être faudra-t-il, en opérant ce redressement financier, modifier la situation juridique de l'administration des chemins de fer fédéraux de manière à rendre celle-ci plus indépendante des autorités politiques; en tout cas, cette opinion paraît assez répandue.

Figure 10.

Evolution des C. F. F. de 1913 à 1933.



III. Affaires administratives générales.

A. Relations internationales.

1. La *Délégation internationale du Simplon* s'est réunie à Berne les 5 mai et 29 septembre pour discuter les questions habituelles d'horaires et de tarifs, ainsi que pour prendre connaissance des comptes de construction et d'exploitation de la ligne Brigue-Iselle pour l'année 1931.

2. Le *Comité international des transports par chemins de fer* s'est réuni sous notre présidence à Ostende du 4 au 6 juillet. Outre qu'il a amendé et complété des dispositions complémentaires uniformes de la convention internationale concernant le trafic des voyageurs et des bagages par chemin de fer (C. I. V.), il s'est occupé d'uniformiser les titres de transport internationaux; diverses autres questions ont été renvoyées en raison de la prochaine revision des conventions de Berne sur le trafic par chemin de fer. Les chemins de fer fédéraux ont été réélus administration gérante pour une nouvelle période de cinq ans (jusqu'au 31 décembre 1938).

3. Les *commissions de l'Union internationale des chemins de fer* ont tenu leur session annuelle du 12 au 24 juin à Londres. Comme d'habitude, nous étions représentés dans la commission du trafic-marchandises, dont la présidence nous a été confiée pour une nouvelle période, dans les commissions qui traitent l'échange du matériel roulant et les questions techniques, et à la commission du frein, que nous présidons également. Parmi les nombreux objets inscrits à l'ordre du jour, nous ne mentionnerons que les suivants: introduction de «trains populaires» en trafic international; octroi de facilités douanières pour les cadres; rapport sur l'état actuel de la concurrence et de la coopération entre le chemin de fer et l'automobile en trafic des voyageurs et des mar-

chandises dans les divers pays; complétement de la statistique internationale des chemins de fer publiée par l'Union; choix d'une monnaie européenne stable (au lieu du dollar) pour les compensations; admission de nouveaux types de cadres en trafic international; chauffage électrique des voitures; utilisation et fonctionnement du frein-marchandises continu; chauffage des trains à la vapeur; caractéristiques de poids des wagons à marchandises admis en trafic international.

La sous-commission du frein a tenu diverses séances. Les essais suivants ont eu lieu sous notre direction: du 10 au 22 mai, à Berlin et sur les lignes Berlin–Güsten, Berlin–Belzig et Sommerau–Hausach, essais en stationnement et courses d'essai avec le frein-voyageurs Hildebrand-Knorr; du 10 au 25 août, à Varsovie et sur la ligne Wilno–Orany, et, du 4 au 13 octobre, sur la ligne Airolo–Bellinzone, essais en stationnement et courses d'essai avec le frein-marchandises Lipkowski.

Le *comité de gérance* s'est occupé des propositions de ses commissions dans ses séances de novembre, à Paris. Les chemins de fer fédéraux ont été reçus comme nouveau membre dans la commission pour le service des voyageurs.

4. L'*Union d'administrations de chemins de fer de l'Europe centrale* n'a tenu aucune assemblée générale durant l'exercice. Son activité principale s'est déroulée au sein des principales commissions permanentes (commissions administrative, des transports de voyageurs, du trafic des marchandises, technique), dans lesquelles nous sommes représentés. Les commissions se sont occupées des importants objets suivants: réglementation uniforme de certaines questions techniques du domaine de l'Union; journal de l'Union; propositions pour les recettes et dépenses de la caisse de l'Union en 1934; gestion de la caisse de l'Union et de la *caisse de prévoyance* en 1932; trafic international des colis express; directives pour l'unification du droit des transports des pays faisant partie de l'Union; propositions de modification de la convention internationale pour le transport des marchandises; échange de renseignements sur l'utilisation et le traitement, au point de vue réglementaire et tarifaire, des cadres de grand et de petit type; questions de matériel roulant.

5. La *Conférence européenne des horaires et des services directs* pour l'année 1934/35 a siégé à Bucarest du 9 au 14 octobre sous la présidence de notre administration; 18 gouvernements et 111 administrations y avaient envoyé des délégués.

6. Notre administration s'est fait représenter aux *Conférences internationales des trains de marchandises* qui se sont tenues à Prague du 3 au 8 avril et à Copenhague du 20 au 25 novembre. On s'est occupé à ces deux réunions d'établir des correspondances pour les trains de marchandises à grande distance composés de wagons complets.

B. Assurance des choses et responsabilité civile.

1. *Les caisses cantonales d'assurance contre l'incendie* nous ont versé fr. 1655 pour 7 sinistres.

2. A la charge de notre *propre fonds d'assurance* contre l'incendie et les accidents, il s'est produit 49 sinistres représentant une somme totale de fr. 61 223.

3. On trouvera dans les tableaux statistiques et dans les comptes, des renseignements sur le *nombre des accidents* qui se sont produits en 1933, et sur le *montant des indemnités* qui ont été versées *en vertu des dispositions sur la responsabilité civile.*

Les *Directions d'arrondissement* ont réglé au cours de l'exercice 146 *cas de responsabilité* (119 en 1932).

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

a. Réclamations adressées aux chemins de fer fédéraux.

Réclamations non liquidées en 1932	812	(1 041 en 1932)
Nouvelles réclamations reçues pendant l'exercice	13 015	(13 916 » 1932)
Repoussées	4 374	(4 220 » 1932)
Admises et pour lesquelles il a été payé une indemnité	8 974	(9 925 » 1932)

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

Réclamations transmises aux chemins de fer fédéraux	1 822	(2 312 en 1932)
Réclamations ayant donné lieu à payement de la part des chemins de fer fédéraux	1 560	(1 953 » 1932)

c. Irrégularités.

Avaries ou pertes partielles	857	(1 074 » 1932)
Empêchements à la livraison	822	(1 062 » 1932)

d. Procès.

Pendants depuis 1932	2	(3 » 1932)
Nouveaux procès en 1933	2	(2 » 1932)
Terminés, en tout	3	(4 » 1932)

C. Automobile et chemin de fer.

a. Généralités.

Maintenant que les Chambres fédérales ont approuvé l'*ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles*, la législation relative à la circulation des véhicules automobiles est pour le moment achevée. De la sorte, la voie est enfin frayée pour mettre sur pied une loi fédérale réglant les transports sur rail et sur route selon des considérations économiques et rendant possible la répartition du trafic et la collaboration entre le chemin de fer et l'automobile.

L'ordonnance sur la durée du travail et du repos des chauffeurs, dont on peut encore escompter la mise en vigueur dans le courant de cette année, ne va pas aussi loin que la loi sur la durée du travail dans les entreprises de transport, tout en s'en rapprochant néanmoins dans une certaine mesure. Elle n'oblige pas les transporteurs par automobiles à introduire la semaine de 48 heures, laquelle est imposée aux chemins de fer, mais celle de 54 ou 60 heures, temps de présence compris, ce qui n'est pas sans importance au point de vue de la concurrence. On justifie cette différence de traitement en faisant intervenir des considérations de politique sociale dans l'un des cas, et de police de la circulation dans l'autre. Ceci confirme simplement que le législateur part de points de vue différents pour réglementer les transports, suivant qu'il s'agit du rail ou de la route. L'ordonnance prévoit une *interdiction de circuler de nuit* pour les camions automobiles de fort tonnage (plus de 3500 kg); néanmoins cette disposition n'a pas été insérée en vue de réglementer la concurrence, mais uniquement pour permettre de mieux contrôler l'observation des prescriptions sur la durée du travail.

Il n'existe malheureusement encore aucune statistique sur le nouvel accroissement du nombre des véhicules automobiles et sur les changements qui sont survenus en 1933 dans les diverses catégories. Le bureau fédéral de statistique espère cependant pouvoir prochainement publier un tableau de la situation actuelle. Il ne fait néanmoins aucun doute que le nombre des automobiles s'est encore accru, à une cadence, il est vrai, plus ralentie. Comme, simultanément, sous l'influence de la crise persistante, le volume total des transports a encore reculé, tous les milieux intéressés aux transports se sont montrés de plus en plus disposés à s'entendre sur les principes d'une *délimitation légale du trafic et d'une coopération entre le chemin de fer et l'automobile.*

Les négociations engagées entre les principaux intéressés à une entente de ce genre — il en a déjà été question l'an passé à cet endroit — furent conduites avec une ténacité extraordinaire; elles aboutirent provisoirement le 27 mai 1933 à la conclusion d'*une convention*, à laquelle participèrent les chemins de fer fédéraux, l'Union d'entreprises suisses de transport, les chemins de fer rhétiques, le bureau pour la défense des intérêts de l'automobile, l'association suisse des propriétaires d'autocamions, ainsi que la chambre syndicale suisse de l'industrie de l'automobile. A cette convention était jointe un avant-projet, rédigé en commun, de loi fédérale réglant le transport de marchandises et d'animaux sur la voie publique au moyen de véhicules automobiles. L'historique du projet et l'exposé détaillé des motifs sont contenus dans un mémoire élaboré en commun par le Conseil d'administration et la Direction générale, qui fut remis le 26 juin au Département fédéral des postes et des chemins de fer, comme suite au rapport financier. En présence de propositions aussi complètes, que l'on pouvait considérer comme un projet d'expert, le Département se vit en mesure d'arrêter déjà à la fin de l'année le texte du message et du projet de loi, auquel il ne fut apporté que des modifications insignifiantes. Le Conseil fédéral approuva le tout dans sa séance du 23 janvier 1934, de telle sorte que les Chambres fédérales auront encore l'occasion de se prononcer dans le courant de l'année. Dans l'hypothèse la plus favorable, on peut s'attendre que la loi sera mise en vigueur au commencement de 1935.

Résumé en peu de mots, son contenu est le suivant: le transport des marchandises est absolument libre à des distances, mesurées par la route, ne dépassant pas 10 kilomètres ou dans les limites d'un territoire communal; celui qui effectue régulièrement ou occasionnellement, entre 10 et 30 kilomètres, des transports à titre onéreux doit être au bénéfice d'une concession. Au-dessus de 30 kilomètres, le transport professionnel des marchandises relève du chemin de fer, à quelques exceptions près motivées par des considérations d'opportunité. C'est ainsi qu'il est créé une concession spéciale pour les objets de déménagement, les meubles et autres marchandises pour le transport desquelles le camion offre des avantages particuliers. Celui qui est en possession de cette concession n'est pas tenu, pour ces transports-là, à la limite de 30 km. Les transports privés restent entièrement libres, quelle que soit la distance. En revanche, les entreprises qui les assurent ne sont plus autorisées à transporter occasionnellement et à titre onéreux pour des tiers que dans des régions dépourvues de chemins de fer ou sans services de marchandises concédés. L'octroi de la concession est réglé en premier lieu par les dispositions sur la collaboration entre le chemin de fer et l'automobile prévues dans la loi elle-même, aux termes desquelles tout le pays doit être couvert d'un réseau de services de porte à porte analogue à celui de la poste.

Pour tous les détails, nous renvoyons au message du Conseil fédéral et au mémoire de l'administration des chemins de fer fédéraux le complétant, du 26 juin 1933.

b. Essais de service Asto et Sesa.

La Sesa (Suisse Express S. A.), à laquelle participent aujourd'hui, outre les chemins de fer fédéraux, 62 chemins de fer privés, peut être considérée en Suisse comme l'organisatrice générale du service complémentaire des transports par chemin de fer. Le développement méthodique et l'uniformisation du *service de camionnage* ont également été poursuivis durant l'exercice, de telle sorte qu'à l'heure actuelle, 437 stations et 1106 localités disposent d'un service de camionnage Sesa (en 1927: 101 stations et 122 localités). La Sesa confie ces services complémentaires aux entreprises privées.

Le *service Sesa de livraison franco domicile*, introduit également par la Sesa, est de plus en plus

apprécié par le public. De 1930 à 1933, le nombre des envois à triplé.

Les essais, déjà mentionnés dans le dernier rapport, d'utiliser le camion non seulement pour *compléter* les transports par chemin de fer, mais encore pour les *remplacer* jusqu'à un certain point, ont été poursuivis avec succès. Sur la première ligne d'essai Winterthour–Romanshorn (56 km), il avait fallu 12 camions, qui avaient eu à parcourir environ 700 km par jour de travail, pour assurer le service d'apport et de répartition des expéditions partielles à destination et au départ des quatre centres de trafic (stations de groupage). Ces camions desservaient non seulement les 13 stations de chemin de fer qui étaient libérées du trafic des expéditions partielles, mais encore 80 villages et hameaux à l'écart de la voie ferrée. Dès le 15 mai 1933, ce service d'essai «*Asto*» (Asto = transport d'expéditions partielles par automobiles), exécuté par la Sesa sur l'initiative des chemins de fer fédéraux, s'étend sur 274 km, c'est-à-dire environ $^1/_{10}$ du réseau des chemins de fer fédéraux entrant en ligne de compte pour le service Asto. Pour la seconde étape, il a fallu environ 50 camions, qui parcourent au total 4000 km par jour de travail et relient à la voie ferrée 390 localités et hameaux. Lorsque le service Asto aura été étendu à tout le réseau, il nécessitera 500 camions et environ 450 remorques. Au lieu de compter 641 stations d'expédition des marchandises, les chemins de fer fédéraux n'auront plus désormais que 84 centres de trafic directement desservis par les trains de détail. En revanche, environ 4000 localités et hameaux seraient rattachés au réseau et obtiendraient un service de porte à porte analogue à celui qu'assure la poste pour les paquets.

Les essais de ce service mixte de transports sont en relation avec la *loi fédérale* soumise aux Chambres *sur la répartition du trafic et la collaboration du chemin de fer et de l'automobile* (v. généralités ci-dessus). Le système de concessions qu'elle prévoit tend à introduire le transport de porte à porte, but auquel tendent les essais Asto. Une concession ne doit être octroyée que si elle correspond aux plans de trafic Asto et si elle rentre dans le nouveau système de collaboration. Les concessionnaires restent des entrepreneurs privés mais, d'après la loi, ils doivent former une *coopérative*, laquelle est nécessaire pour l'établissement des tarifs, le décompte, la publicité, etc. Les essais serviront en première ligne à déterminer quelles sont les économies et simplifications que l'exploitation mixte permet de réaliser dans le service des trains de marchandises et des gares.

D. Participation à d'autres entreprises.

1. Bien que le tonnage des marchandises entreposées ait diminué, en raison principalement des restrictions mises à l'importation, les comptes de la *gare frigorifique de Genève* se soldent par un léger excédent de recettes. Les intérêts sur le capital-obligations ont été intégralement payés; en revanche, le capital-actions n'a pas reçu de dividende.

2. La *S. A. des entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle*, dont l'exploitation a commencé en novembre 1932, est vivement atteinte par les restrictions mises à l'importation du beurre, des œufs, de la viande congelée, de la volaille et du gibier. C'est pourquoi les entreposages n'ont pas pu se développer comme on l'espérait. Les comptes arrêtés à fin 1933, qui portent sur toute la période d'exploitation, accusent un excédent des dépenses sur les recettes.

3. La *Société suisse de remorquage* à *Bâle* signale une augmentation du tonnage de 286 000 tonnes. Le trafic total dans le port de Bâle s'est chiffré par $1,_{694}$ million de tonnes ($1,_{408}$ million en 1932).

L'allégement du service des intérêts, conséquence de la réorganisation financière, a déjà commencé à se faire sentir durant l'exercice.

La Société a réalisé un bénéfice d'environ fr. 309 000.

4. Afin de ne pas accroître encore, en achevant prématurément l'usine de l'Etzel, l'excédent d'énergie dont souffre la Suisse par suite du recul de l'exportation et de la consommation industrielle, nous nous sommes déclarés disposés, à la demande des Forces motrices du Nord-Est, à modifier le programme de construction de telle manière que la mise en service de l'usine n'ait pas lieu avant l'automne 1937. Cela nous a été d'autant plus facile que le besoin d'énergie des chemins de fer fédéraux, comparé aux pronostics établis en 1929, a reculé d'environ 34 millions de kWh, soit $6,_6$ % de la consommation de 1933.

En vue de donner du travail à l'industrie, la fourniture des turbines, générateurs et transformateurs, ainsi que de la conduite forcée a déjà été adjugée à une série de fabriques suisses. En revanche, étant données les modifications apportées au programme de construction, il a fallu différer encore l'adjudication des gros ouvrages. On a achevé $9,_6$ km de routes dans la région du futur bassin d'accumulation, la voie de raccordement pour la centrale d'Altendorf et le funiculaire longeant la conduite forcée. En fait de gros travaux de construction, il a été adjugé la halle des machines et deux tronçons de route.

5. Le résultat de la *Société suisse pour le transport et la distribution d'électricité*, à laquelle nous sommes intéressés, est à peu près le même que l'an passé. Le capital-actions n'a de nouveau pas reçu de dividende. En revanche, les frais de transformation pour une tension plus élevée (150,000 volts) de la conduite triphasée Amsteg—Rathausen, ainsi que des stations de transformateurs d'Amsteg et Rathausen ont pu être couverts par les fonds disponibles, de telle sorte qu'il n'a pas été nécessaire d'augmenter le capital-actions, ni de faire un appel d'argent frais.

6. Comme elle l'a fait depuis qu'elle a commencé son activité, en hiver 1926/27, la SESA, Suisse Express S. A., fondée sur notre initiative, a principalement travaillé dans deux domaines. D'une part, elle a conclu avec les expéditeurs, dans le cadre des prescriptions édictées par le chemin de fer et des directives établies par le service commercial de notre administration, des ententes sur l'octroi de facilités destinées à conserver aux administrations ferroviaires des transports qui, autrement, passeraient à la route; d'autre part, elle a augmenté et étendu dans toutes les régions du pays les services complétant les transports par chemins de fer (services de camion-

nage). Depuis qu'on a créé des services remplaçant ces transports (ASTO), la SESA organise et surveille l'exploitation de véhicules automobiles qu'ils utilisent. Elle distribuera pour 1933 le dividende habituel de 5 %.

E. Direction de l'entreprise.

La Direction générale a traité 369 objets dans 52 séances.

Il y a eu, pendant l'année, 5 conférences des directeurs, dans lesquelles ont été examinées les affaires suivantes, pour ne citer que les plus importantes: annonce des accidents et collisions; instruction professionnelle des agents du service des gares; programme d'une nouvelle restriction des dépenses d'exploitation; règles à suivre en cas de mise à la pension; propositions relatives à la réorganisation des services de comptabilité; entretien des logements de service, acquisition de matériaux par l'économat, revision du règlement nº 21 fixant les indemnités allouées pour voyages de service et pour l'utilisation des agents hors de leur lieu de domicile, ainsi que le remboursement des dépenses pour déménagement.

F. Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration a tenu, pendant l'exercice, 7 séances, au cours desquelles il a discuté 23 affaires. La plupart d'entre elles se trouvent mentionnées dans les chapitres IV à XI du présent rapport.

G. Conseils d'arrondissement.

Les Conseils des arrondissements I et II ont tenu chacun 3 séances et celui du III[e] arrondissement 2 séances.

Outre les affaires courantes, les questions qui ont surtout retenu leur attention et qui ont fait l'objet de suggestions, d'interpellations et de vœux se sont rapportées aux tarifs, à l'horaire et à des constructions. Citons, parmi les plus importantes: les «autorails», l'adaptation des traitements et salaires du personnel, l'assainissement des chemins de fer fédéraux.

De plus, les Conseils d'arrondissement ont tenu une séance commune (24 mai 1933), au cours de laquelle ils se sont occupés des questions suivantes: réduction temporaire du nombre des séances annuelles des Conseils d'arrondissement réunis; réadaptation des traitements et salaires du personnel des chemins de fer fédéraux.

D'entente avec les trois Conseils d'arrondissement, la seconde séance commune qui avait lieu d'habitude au mois de novembre a été supprimée.

IV. Finances et comptabilité.

A. Caisse principale et service des titres.

1. Par arrêté fédéral du 8 mars 1932, le Conseil fédéral avait été autorisé, pour les années 1932, 1933, 1934 et 1935, à émettre pour la Confédération et les chemins de fer fédéraux des emprunts destinés à *convertir des emprunts qui viendraient à échéance ou qui auraient été dénoncés au remboursement*, en tant que ce dernier ne pourrait être effectué à l'aide des propres ressources de la Confédération. Cette autorisation ne portait pas sur l'*émission de nouveaux emprunts*. La Confédération et notre administration ayant toujours plus besoin de capitaux en raison de la situation économique, l'arrêté précité fut modifié le 22 décembre 1933 et l'autorisation étendue aussi aux émissions de *nouveaux emprunts* affectés à la couverture des dépenses fondées sur une loi ou sur un arrêté fédéral.

2. Les pourparlers engagés durant le mois de juin avec les banques, en vue de la *conversion de l'emprunt 4½% des chemins de fer fédéraux* de 1922 (2[e] emprunt d'électrification), remboursable le 1[er] août 1933, aboutirent à l'émission d'un *emprunt de conversion* 4% se montant à *150 millions de francs*. L'emprunt a été mis en souscription publique du 12 au 24 juillet et a obtenu plein succès.

Les demandes de conversion ont atteint	fr. 91 297 000
et les souscriptions en espèces	» 73 254 000
soit au total	fr. 164 551 000

La libération des montants souscrits en espèces s'est effectuée dans le délai fixé. Les titres définitifs ont été adressés aux banques à fin août et l'emprunt est coté depuis le 15 septembre aux bourses de Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Neuchâtel, St-Gall et Zurich.

3. L'emprunt susmentionné ayant exclusivement servi au remboursement ou à la conversion de l'emprunt 4½% de 1922, nous nous étions proposé d'en émettre encore un *nouveau* dans le courant de l'automne. Etant donné le cours des obligations à ce moment-là, un emprunt des chemins de fer fédéraux aurait cependant été plus coûteux qu'un appel de fonds de la Confédération. Il fut dès lors convenu avec les autorités compétentes de mettre tout d'abord en souscription publique un emprunt de la Confédération et de *renvoyer à plus tard* l'émission d'un emprunt des chemins de fer fédéraux destiné à couvrir nos besoins de trésorerie.

4. Nous avons couvert nos besoins de trésorerie jusqu'à la fin de l'année en émettant des *rescriptions* pour un montant de 15 millions de francs, en acceptant du *canton de Genève* un montant de 15 millions disponible jusqu'au mois d'avril 1934 et en demandant au *Département fédéral des finances* une avance de 25 millions de francs.

5. Pour tenir compte de la situation du marché monétaire, nous avons, à partir du 1[er] janvier 1933, réduit de 4½ à 4¼% le taux d'intérêt des bons de dépôt versés au *portefeuille de la caisse de pensions et de secours*. Le montant des nouveaux bons de dépôt versés au portefeuille au cours de l'exercice excède de fr. 8 700 000 celui des retraits. A la fin de l'année, la caisse possédait pour fr. 263 585 000 de ces bons, contre fr. 254 885 000 à fin 1932.

6. Par suite de l'émission de l'emprunt 4% en juillet 1933 et de nouveaux bons de dépôt, le montant des emprunts consolidés a augmenté de fr. 167 000 000; en revanche, les remboursements de capitaux ont atteint fr. 176 271 420. 37, de sorte que notre dette consolidée s'élevait à fr. 2 842 929 190. 59 à la fin de l'année, contre

fr. 2 852 200 610. 96 en 1932. Le taux moyen de nos emprunts consolidés s'établit à 4,260 % au lieu de 4,301 % en 1932, compte tenu des frais d'émission.

Les domiciles de payement et les particuliers ont présenté à l'encaissement à notre caisse principale:

4 797 651 coupons représentant une somme de	fr.	102 473 474. 75
59 631 obligations représentant une somme de	»	75 067 950. —
de plus, il a été bonifié en intérêts directs, sans coupons. .	»	11 563 094. —
	fr.	189 104 518. 75
En outre, il a été échangé à la suite de conversion 48 785 obligations d'un montant global de	»	91 297 000. —
Total	fr.	280 401 518. 75

Lors de la clôture des comptes, les coupons et titres échus non encaissés représentaient une somme de fr. 8 326 665. La prescription s'est étendue à 1449 coupons et à deux obligations représentant au total un montant de fr. 25 196. 50. Le nombre des titres et coupons frappés d'opposition était à fin 1933 de 386 contre 425 en 1932. Une somme de fr. 1 443 311. 40, montant des droits de timbre, a été perçue sur les coupons et les obligations C. F. F. échus durant l'année et versée à l'administration fédérale des contributions. Les droits déjà payés et non encore versés atteignaient fr. 31 867. 70 au 31 décembre.

7. Le nombre des déposants à la caisse d'épargne du personnel est passé de 9992 à 10 127. L'intérêt a été de 3½% pour les dépôts remboursables en tout temps, et de 3¾% pour les nouveaux dépôts à échéance fixe.

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

1926 dépôts en espèces	fr.	2 338 202. 10
2290 dépôts en titres	»	14 617 581. 50
2829 cautionnements bancaires .	»	24 210 516. 20
7045 sûretés représentant . . .	fr.	41 166 299. 80

(En 1932: 7180 sûretés représentant fr. 46 561 538. 31.)

Le montant des retenues de garantie est compris dans les dépôts en espèces. Le recul est dû principalement à la diminution des sûretés générales de nos gros fournisseurs, consécutive elle-même à la réduction des dépenses de construction.

9. Le *portefeuille de fonds publics* accusait à la fin de l'exercice une valeur comptable de fr. 14 191 606. 75, contre fr. 36 890 242. 40 à fin 1932. La diminution provient essentiellement de ventes d'obligations réservées de nos emprunts 4% de mars et de novembre 1931. Nous avons réalisé ces titres pour couvrir nos besoins de trésorerie. La nouvelle estimation du portefeuille a donné une moins-value de fr. 15 057. 05, imputable presque exclusivement à la baisse des cours de quelques valeurs ferroviaires.

10. Au cours de l'exercice, il a été accordé à 45 agents, pour le *compte de la caisse de pensions et de secours*, des *prêts hypothécaires en 1er rang*, d'un montant total de fr. 724 000. Nous avons consenti une avance supplémentaire de fr. 100 000 à la coopérative de construction des cheminots de Berne.

Notre administration ayant repris les installations de la *Société immobilière des entrepôts de Vernier S. A. à Vernier*, le prêt hypothécaire en 1er rang de fr. 662 000 qui les grevait a été éteint.

En 1933, il nous a été remboursé fr. 3 263 060. 55 sur le montant global de nos prêts hypothécaires. Celui-ci s'élevait à la fin de l'exercice à fr. 61 378 133. 35, contre fr. 63 465 142 en 1932. Les prêts accordés pour la construction d'habitations du personnel se chiffraient par fr. 49 395 494. 50.

Le taux des prêts hypothécaires consentis à des particuliers s'établissait à 4¼%; celui des crédits ouverts aux agents et aux coopératives immobilières de cheminots est demeuré à 4%.

B. Contrôle des finances et comptabilité générale.

1. Au cours de 1933, il a été procédé dans les services de comptabilité et de caisse de la Direction générale et des Directions d'arrondissement aux vérifications suivantes:

Par les fonctionnaires du contrôle des finances et de la comptabilité générale, 3 vérifications de caisse à la caisse principale; vérification de la caisse d'avances et du compte de chèques postaux des ateliers de Bellinzone; en outre, contrôle des résultats annuels, pour 1932, de la vente de livres et journaux dans les kiosques de gares et de la publicité dans les gares; examen des livres de 22 buffets de gares.

Des représentants du contrôle des finances et de la comptabilité générale, ainsi que de la caisse principale, ont procédé à la vérification de la caisse, du portefeuille des sûretés et de la caisse d'épargne du personnel à la section de la comptabilité et de la caisse du IIe arrondissement.

Les services des arrondissements ont effectué 12 revisions des caisses d'arrondissement, diverses vérifications des sûretés déposées, de la caisse d'épargne du personnel, des caisses d'avances et des caisses des réfectoires.

Sauf de légères différences dans les caisses d'avances, différences qui ont été immédiatement tirées au clair et réglées, ces vérifications ont toutes permis de constater l'exactitude de l'encaisse et des portefeuilles, ainsi que leur concordance avec les livres.

2. Les comptes de construction et d'exploitation de la ligne du Simplon pour 1931 ont été vérifiés à Berne le 9 mars par la commission de la Délégation internationale du Simplon.

Les comptes de 1932 ont été remis à la Délégation internationale du Simplon le 12 août.

C. Contrôle du trafic.

1. En raison des difficultés apportées au commerce des devises, il a été nécessaire de prendre des arrangements particuliers avec les *chemins de fer royaux de l'Etat hongrois*, en vue du règlement des soldes de décompte.

2. Les *instructions concernant l'expédition de marchandises, la vérification des ports et frais, etc. par le personnel des gares* ont été rééditées.

3. Le 1er août est entrée en vigueur une nouvelle édition des prescriptions à l'usage des stations concernant le *droit de timbre sur documents de transport.*

4. Les *crédits pour frais de transports* ouverts dans les gares aux maisons de commerce ont subi les changements suivants: 342 crédits nouveaux, 232 crédits supprimés; état à fin décembre 1933: 4177.

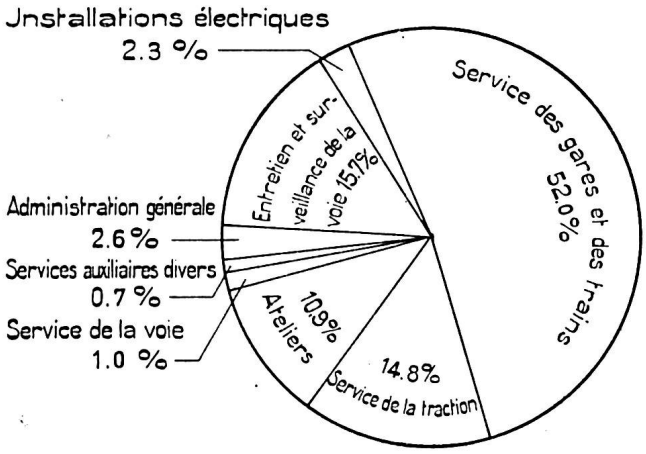
V. Personnel.

A. Questions générales.

1. Conformément à l'«arrêté fédéral concernant les mesures extraordinaires et temporaires destinées à rétablir l'équilibre des finances fédérales», ainsi qu'à l'«ordonnance du Conseil fédéral concernant la réduction temporaire des traitements et salaires du personnel de la Confédération», nous avons édicté, pour le 1er janvier 1934, les prescriptions d'exécution nécessaires sur la réduction des traitements et salaires du personnel.

Figure 11.

Répartition du personnel entre les services en 1933.



2. Les *commissions disciplinaires* ont eu à s'occuper de 18 recours. Dans 9 cas, elles se sont prononcées pour le maintien de la peine infligée en première instance et dans 9 cas en faveur de son atténuation.

Dans 14 cas, l'autorité de recours s'est complètement ralliée aux propositions des commissions, dans un cas partiellement. Dans 3 cas, elle n'a pas pu se conformer au préavis des commissions.

3. Les *commissions du personnel* ont, au cours de 6 séances, donné leur avis sur diverses questions concernant l'administration.

4. *Primes.* Il a été présenté 93 propositions tendant à simplifier, à améliorer ou à rendre moins coûteuse l'exploitation. Dans 20 cas, il a été distribué une mention honorable et une prime en espèces.

5. Dans trois cas, il a été accordé des secours, au montant de fr. 1320, à la charge du «*fonds de secours en faveur d'agents qui n'ont pas droit à la pension*».

6. Il a été accordé sur le «*fonds Guyer-Zeller*» des récompenses à 19 agents qui ont empêché des accidents. Le montant total de ces gratifications s'est élevé à fr. 551.

7. Le *service de prévention des accidents* s'est occupé spécialement de la prévention des lésions oculaires. Il a été publié un ordre général de service, lequel prévoit le port de lunettes de protection (modèle SUVA) lors de l'exécution de certains travaux. Par suite des mesures prises, le nombre des lésions oculaires dans les ateliers de réparations a diminué d'environ 50 %. De plus, le personnel des gares et de l'entretien de la voie a été mis au courant, dans de nombreux cours d'instruction, des buts de la prévention des accidents.

8. *Service psychotechnique.* Il a été procédé à l'examen de 103 candidats aux places d'apprentis pour le service des gares et de 23 pour le service des trains. Dans le service des ateliers, 301 candidats ont subi un examen sur leurs aptitudes à exercer un métier manuel; 140 d'entre eux ont été examinés au point de vue psychotechnique.

B. Assurance du personnel.

1. *Caisse de pensions et de secours.*

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

Invalides: Cas d'invalidité et de décès	Direction générale	Arrondissements I	II	III	Total
pensionnés	19	210	338	254	821
ayant reçu une indemnité unique	—	1	1	—	2
Assurés actifs décédés	5	36	43	46	130
veuves pensionnées	4	31	34	35	104
orphelins pensionnés	1	29	53	28	111
orphelins de père et de mère, pensionnés	—	—	1	2	3
Invalides décédés	20	134	190	174	518
veuves pensionnées	18	83	116	114	331
orphelins pensionnés	3	24	39	30	96
orphelins de père et de mère, pensionnés	—	4	4	2	10
Veuves décédées	14	52	69	86	221
orphelins de père et de mère, pensionnés	2	3	—	4	9
Veuves remariées	—	4	4	4	12
Assurés indemnisés conformément à l'art. 41	—	5	1	—	6

En outre, les commissions de la caisse ont accordé des secours dans le sens de l'art. 43 des statuts pour un montant de fr. 107 888. 40 (265 cas).

b. Le tableau ci-après indique l'effectif des assurés actifs et des traitements assurés au 31 décembre 1933, ainsi que le nombre des invalides, veuves et orphelins pensionnés et des proches parents secourus.

Assurés actifs	1933	1932	Traitements assurés 1933	Traitements assurés 1932
Assurance complète	30 545	31 379	fr. 158 541 903	fr. 161 389 178
Assurance-épargne	637	627	» 1 993 742	» 1 923 502

	1933	1932	Pensions annuelles 1933	Pensions annuelles 1932
Invalides pensionnés	10 416	10 169	fr. 36 352 841	fr. 35 008 980
Veuves pensionnées	6 060	5 857	» 9 173 230	» 8 701 369
Orphelins pensionnés	1 442	1 496	» 697 286	» 711 714
Orphelins de père et de mère, pensionnés	110	121	» 103 983	» 116 646
Orphelins incapables de gagner leur vie, pensionnés	254	240	» 134 046	» 130 689
Proches parents secourus	91	88	» 48 781	» 45 802
Personnes secourues conformément à l'art. 56 de la loi sur le statut des fonctionnaires	19	20	» 22 495	» 22 733

Comme l'an passé, le nombre des assurés actifs et le chiffre des traitements assurés ont diminué par suite de la réduction du personnel. Le premier a fléchi de 824 unités, le second de fr. 2 777 035. Au cours de l'exercice, 288 membres seulement ont été admis dans la caisse (114 dans l'assurance complète et 174 dans l'assurance-épargne).

c. Aux termes de l'art. 52 des statuts de la caisse de pensions et de secours, une subvention annuelle égale à 1 ‰ des traitements assurés à la fin de l'exercice précédent doit être attribuée, chaque année, à un fonds de secours institué en 1918 pour des cas spéciaux d'indigence ou de détresse provoqués par la maladie. Ces subventions dépassant généralement dans une assez forte mesure les secours alloués à la charge de ce fonds, celui-ci s'élevait à la fin de 1933 à la somme de 770 485 fr. 37, bien qu'on y ait opéré, au cours des années, des prélèvements au profit d'un fonds du sanatorium et d'un fonds de secours pour invalides pensionnés, qui, à fin 1933, se montaient respectivement à fr. 751 055 et à fr. 36 802. Etant donné que nous ne disposons pas actuellement de ressources suffisantes pour alimenter de semblables fonds dans la mesure où cela s'est fait jusqu'à présent, nous avons proposé aux commissions de la caisse de pensions de prélever exceptionnellement sur le fonds de secours une somme de fr. 500 000 et de la verser à la caisse de pensions, à titre de contribution au redressement financier de celle-ci. L'assemblée des délégués de ces commissions a donné son assentiment à cette opération, ce dont il y a lieu de lui savoir gré.

d. Au compte de profits et pertes, le déficit des réserves mathématiques a augmenté d'environ 12,9 millions de francs. Dans notre rapport du 16 septembre 1933 sur la situation de la caisse de pensions et de secours, nous avions estimé ce déficit à environ 9 millions de francs. Le désaccord provient en majeure partie du fait que les mises à la retraite n'ont pas été compensées — il s'en faut de beaucoup — par les entrées des jeunes agents, avantageuses pour la caisse. Les gains réels sur les entrées ont donc été considérablement plus faibles qu'on ne l'avait escompté. Le nombre des mises à la retraite a en outre dépassé les prévisions. On supposait que 711 invalides seraient pensionnés; il y en eut en réalité 786. Enfin, les retraités deviennent plus vieux qu'on ne l'avait calculé, mettant ainsi la caisse plus longtemps à contribution.

On trouvera à la page 134 du présent rapport les renseignements concernant le bilan arrêté au 31 décembre 1933.

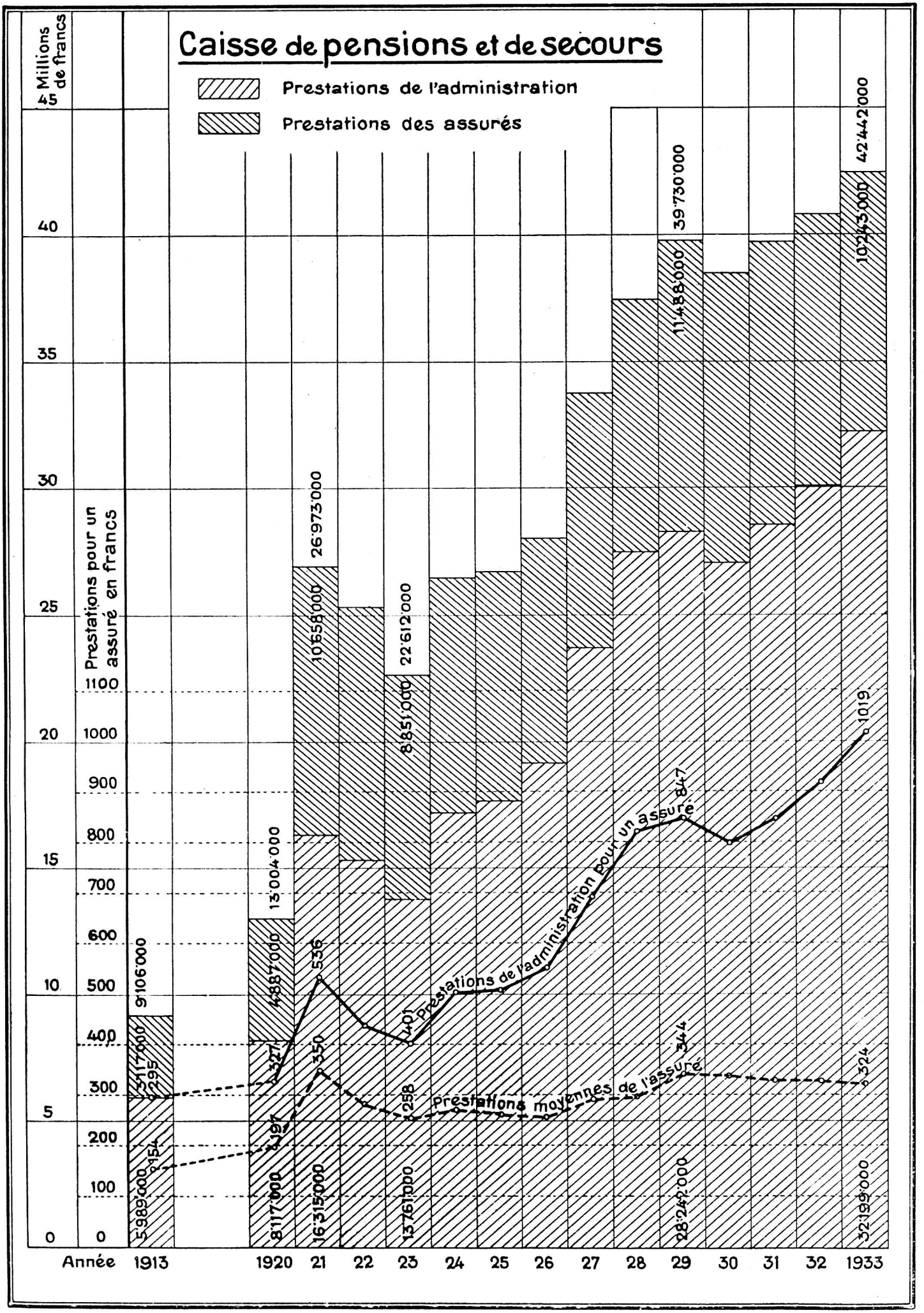
e. Le *portefeuille* de la caisse de pensions et de secours, qui était de fr. 321 718 853 en 1932, s'est accru de fr. 6 513 036. 35 et atteint ainsi la somme de fr. 328 231 889. 35. L'évaluation des titres fait ressortir une diminution de fr. 29 545 imputable principalement au recul des cours des obligations ferroviaires.

2. *Assurance contre les accidents.*

a. Nous avons payé, en 1933, à la Caisse nationale à Lucerne, pour l'assurance de notre personnel contre les accidents, les primes suivantes:

Pour les accidents professionnels:	1933	1932
Salaires assurés	fr. 154 912 887	fr. 161 719 719
Primes	» 2 228 043	» 2 321 926
Taux de prime moyen	14,38 ‰	14,36 ‰
Pour les accidents non professionnels:		
Salaires assurés	fr. 154 333 378	fr. 161 114 694
Primes	» 611 622	» 638 682
Taux de prime moyen	3,96 ‰	3,96 ‰

Tableau III


Caisse de pensions et de secours
Prestations de l'administration
Prestations des assurés
Millions de francs
Prestations pour un assuré en francs
Année
1913
1920
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
1933
5'989'000
2'117'000
9'106'000
8'117'000
4'887'000
13'004'000
16'315'000
10'658'000
26'973'000
13'761'000
8'851'000
22'612'000
28'242'000
11'488'000
39'730'000
32'199'000
10'243'000
42'442'000
2'54
2'95
3'27
1'97
5'36
3'50
2'58
4'01
6'47
8'47
10'19
3'24
Prestations de l'administration pour un assuré
Prestations moyennes de l'assuré

La Caisse nationale nous a payé pour notre service d'agence fr. 209 349 (contre fr. 236 849 en 1932). Elle nous a restitué fr. 222 804 à titre de réduction sur les primes pour accidents professionnels.

b. En 1933 nous avons versé, à la charge du compte d'exploitation, un secours égal à celui de l'année précédente aux personnes bénéficiant d'une rente basée sur la responsabilité civile, en tant qu'elles étaient dans le besoin et remplissaient les autres conditions fixées par l'arrêté fédéral du 15 juin 1920. Nous avons également versé, à la charge du compte d'exploitation, aux pensionnés de l'ancien chemin de fer du Seetal l'allocation de renchérissement qu'ils recevaient de cette compagnie. Ces secours et allocations représentent au total une somme de fr. 40 187. 50, contre fr. 42 532. 15 en 1932.

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

Etaient assurés au 31 décembre 1933 conformément aux articles 16 et 17 des statuts (les chiffres correspondants de 1932 sont entre parenthèses):

Classe *a* (médecin et médicaments seulement) 23 094 (23 427) hommes et 1213 (1221) femmes;

Classe *b* (indemnité de chômage seulement) 3 (3) hommes, aucune femme;

Classe *c* (médecin, médicaments et indemnité de chômage) 170 (166) hommes et 19 (10) femmes.

Le compte de profits et pertes de notre caisse d'assurance en cas de maladie est reproduit aux pages 137 et 138 du présent rapport.

Il y a un solde actif de fr. 81,799. 50 pour la classe d'assurance *a* (en 1932 = fr. 3763. 70).

Les frais de maladie ont diminué. Dans quelques cantons (Lucerne, Glaris et les Grisons), les médecins ont accordé un rabais, dit de crise, de 7 à 10 % sur le montant de leurs honoraires.

La classe d'assurance *b* dispose d'un fonds de réserve de fr. 7852. 45 (fin 1932: fr. 7557. 75).

La classe d'assurance *c* enregistre un solde passif de fr. 3039. 60 (fr. 4217. 95 en 1932), qui a été couvert au moyen des intérêts du fonds spécial. Celui-ci s'est accru de fr. 777. 50 (fr. 595. 80 en 1932) et s'élève, à la fin de l'exercice, à fr. 126 193. 75.

La morbidité au cours de l'exercice est indiquée à la page 139 du présent rapport, dans la «statistique du compte de profits et pertes de 1933». Les frais par assuré (soins pharmaceutiques et médicaux et frais d'hôpital) se sont élevés à fr. 44. 41 (en 1932 fr. 43. 85) pour les caisses-maladie des ateliers et à fr. 40. 33 (en 1932 fr. 43. 19) pour celles des arrondissements. La situation s'est donc quelque peu aggravée pour les premières et améliorée pour les secondes.

Le bilan ne donne lieu à aucune remarque.

Les comptes de notre caisse-maladie pour 1932 ont été soumis à l'Office fédéral des assurances sociales et n'ont fait l'objet d'aucune observation.

C. Service médical.

1. En 1933, il a été annoncé 16 468 cas de maladie contre 18 252 en 1932, et 4726 accidents contre 5156 en 1932. Le total des jours de maladie et d'accident a été de 523 588 (599 634 en 1932), soit de $16,_{50}$ par agent, au lieu de $18,_{07}$ en 1932.

En moyenne, la guérison a exigé:

	en 1933	en 1932
dans les cas de maladie (courtes absences non comprises)	$25,_{15}$ jours	$26,_{15}$ jours
dans les cas d'accident . .	$19,_{27}$ »	$20,_{10}$ »

2. Il a été effectué:

	en 1933	en 1932
examens d'admission	388	471
examens de cas de mise à la retraite	632	1034
examens de contrôle dans des cas de maladie	1465	1823

VI. Economat.

A. Achat de matériaux.

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

matériel de superstructure et d'enclenchements	t	23 160
traverses de bois (de provenance suisse)	pièces	36 000
matières de consommation pour la traction (charbon non compris)	t	7 416
fer et autres métaux pour les ateliers, etc..	t	10 661
articles divers pour les ateliers, etc. . .	fr.	1 040 098
matériaux de construction (ciment, etc., carbure de calcium et couleurs)	t	1 575
matières de chauffage, d'éclairage, de nettoyage, de clôtures, matériel électrique, objets d'inventaire, matériel de bureau, matières pour la destruction des mauvaises herbes et pour la lutte contre la poussière, etc. . . .	fr.	3 172 600
uniformes	»	1 613 500

B. Vente de matériaux de rebut.

Il a été vendu:

des matériaux de rebut des ateliers et autres services pour	fr.	623 000
du matériel de rebut de la voie pour	»	894 000

C. Ravitaillement en charbon.

Le Conseil d'administration a approuvé, le 24 janvier, le marché conclu avec les Mines Doma-

niales françaises de la Sarre pour la fourniture de 80 000 t de houille.

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

la Hollande	5.460 t
la France	1 600 t
le Territoire de la Sarre	105 630 t
l'Allemagne	52 745 t
A reporter	165 435 t
Report	165 435 t
la Belgique	411 t
l'Angleterre	25 695 t
une fabrique suisse de briquettes	16 562 t
Total	208 103 t

(contre 257 369 t en 1932)

Nos stocks de charbon étaient
au début de 1933 de: 167 833 t
à la fin de 1933 de: 189 661 t

VII. Tarifs et publicité.

A. Généralités.

La *Conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic* a tenu sa 42e séance le 30 juin.

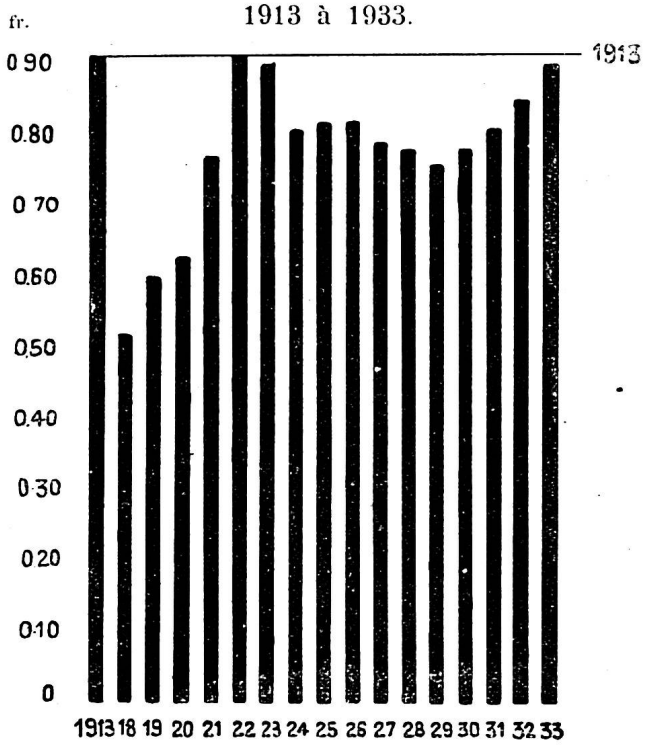
B. Service des voyageurs et des bagages.

1. Nous avons réédité, le *1er mars*, le *tarif pour le transport des voyageurs par abonnements, sur des parcours déterminés, en service interne des chemins de fer fédéraux*, ainsi que les *instructions* concernant ce tarif. Les principales innovations qui y ont été introduites sont les suivantes:

Figure 12.

Recettes moyennes par voyageur, compte tenu de la diminution du pouvoir d'achat de l'argent (Indice).

1913 à 1933.



a. Emission d'abonnements donnant droit à un nombre déterminé de courses.

Série A, abonnements au porteur pour 20 courses simples à effectuer dans les trois mois: réduction de 30 % sur les prix normaux de simple course.

Série B, abonnements nominatifs pour 10 courses d'aller et retour à effectuer dans les trois mois: réduction de 20 à 45 %, selon la distance, sur les prix des billets d'aller et retour.

b. Admission du paiement par acomptes des abonnements de la série IV (pour parcours combinables des C.F.F. n'excédant pas 300 km).

2. Le nouveau tarif pour le transport des voyageurs par abonnements a supprimé les *abonnements d'ouvriers, série III b*, délivrés depuis le 1er juillet 1932 (valables pour l'aller le lundi et pour le retour le samedi). A leur place, il est délivré aux ouvriers qui, du fait de la crise, travaillent dans une région d'où, en raison de la distance, ils n'ont pas la possibilité de rentrer quotidiennement à la maison, des *abonnements de la série B valables pour 5 courses aller et retour* (au lieu de 10), à effectuer en l'espace de 3 mois; le coût de ces abonnements se calcule à raison de *20 % du prix fixé par le tarif*. N'ont droit à cette facilité que les ouvriers mariés, ou les célibataires ayant des charges légales de famille, dont le salaire ne dépasse pas ou ne dépasse que dans une faible mesure ce que touche au lieu de travail un ouvrier non qualifié.

Le 15 octobre, cette mesure de crise a été *étendue* dans ce sens qu'il est délivré des abonnements analogues, au prix de 30 % de la taxe fixée par le tarif, aux ouvriers et employés qui, leur salaire étant trop élevé, ne peuvent bénéficier de la facilité; le salaire ne doit cependant pas dépasser la limite fixée pour la délivrance d'abonnements d'ouvriers.

3. Le 1er mai est entrée en vigueur une disposition modifiant le *§ 28 du règlement de transport* (définition des bagages), en ce sens que les motocycles avec sidecar et les automobiles à huit places au maximum peuvent aussi être transportés comme bagages sur certains tronçons. A ce propos, les conditions de transport desdits véhicules, comme bagages, par les tunnels du St-Gothard et du Simplon ont été remaniées.

4. Le règlement et le tarif du *funiculaire du Rilom* ont été réédités le 1er juillet. Les prix de transport ordinaires ont été réduits de 25 % et les taxes pour indigènes de 75 %; de plus, il a été introduit des abonnements valables pour 5 courses aller et retour à effectuer dans les deux mois et bénéficiant d'une réduction de 25 % sur les taxes d'aller et retour, ainsi que des taxes particulièrement réduites pour les écoles.

5. Dès le 15 juillet, la *durée de validité* des billets ordinaires d'*aller et retour* et des billets *circulaires* de 10 jours peut être prolongée de 7 ou 14 jours, moyennant payement d'un supplément de taxe de 10 % dans le premier cas et de 20 % dans le second.

6. En vue d'encourager les étrangers à venir passer leurs *vacances en Suisse*, les entreprises de transport suisses (y compris l'administration des postes) ont décidé d'accorder, avec le secours de la Confédération, une *réduction de 30 %* sur le prix des billets suisses délivrés à l'étranger, du 1er juillet au 30 septembre 1933 et du 15 décembre 1933 au 15 mars 1934, par les bureaux de voyages et les agences des C.F.F., ainsi que par les gares frontières suisses, à la condition que les voyageurs passent au moins sept jours en Suisse. Outre cette réduction de 30 % sur les billets de personnes voyageant isolément, il a encore été accordé aux étrangers venant pratiquer les sports d'hiver une réduction de 15 % sur les billets de famille et de société (groupes de 8 à 99 personnes).

Il est difficile de se rendre exactement compte des effets de cette mesure, parce qu'il n'est pas possible de déterminer ce qu'aurait été, sans cela, le mouvement des étrangers. On peut cependant y attribuer pour une bonne part l'amélioration constatée dans ce trafic.

7. En vue de faire de la propagande parmi les habitants de la Suisse, il a été institué du 30 septembre au 9 octobre une «*Semaine suisse de voyage*». Les billets ordinaires de simple course délivrés pendant cette période donnaient droit au retour gratuit jusqu'au 9 octobre au plus tard.

Le résultat financier a été très réjouissant. Il est vrai que le succès est dû en grande partie au beau temps qui a régné pendant toute la semaine de voyage. Compte tenu de la diminution de trafic qui s'est fait sentir avant et après celle-ci, la recette nette peut être évaluée au moins à un demi-million de francs.

8. Le *9 décembre* a été mis en vigueur le tarif des *billets de dimanche d'hiver*, valable jusqu'au *18 mars 1934*. Comme pour les billets de sports d'hiver émis ces dernières années, la réduction accordée consistait dans le fait que les billets de simple course donnaient droit au retour gratuit, la surtaxe pour trains directs devant cependant être intégralement payée à l'aller et au retour. Mais contrairement aux billets de sports d'hiver, les billets de dimanche d'hiver étaient émis à destination et au départ de toutes les stations des administrations participantes, à condition que le prix du billet s'élevât au moins à fr. 1. 50 en IIIe classe, à fr. 2. 10 en IIe classe et à fr. 3 en Ire classe.

Il ne nous est pas encore possible de déterminer, au moment d'arrêter le texte de ce rapport, l'effet financier de ce tarif.

9. En ce qui concerne le *trafic direct avec l'étranger*, il a été pris les mesures suivantes:

a. Le *1er janvier* a été instituée l'expédition directe des *colis express* entre le *Territoire de la Sarre* et la *Suisse*.

b. Dans le *service des voyageurs du lac de Constance*, les titulaires d'abonnements généraux suisses, de cartes du réseau allemand ou d'abonnements autrichiens pour le Vorarlberg bénéficient, depuis le *1er mars*, d'une *réduction de prix de 50 %* sur les taxes ordinaires de simple course.

c. Le *1er octobre* (au départ de la Suisse, le 1er novembre) sont entrées en vigueur de nouvelles dispositions du *tarif international pour l'émission de billets à coupons combinés*, aux termes desquelles il est accordé une réduction de 30 % pour les groupes d'au moins 15 personnes.

d. A partir du *10 décembre*, le prix des billets directs de stations suisses pour des stations allemandes peut être compté, pour les parcours des chemins de fer du Reich, en *marks enregistrés*, à condition que les voyageurs n'aient pas leur domicile en Allemagne.

10. En *trafic de transit par la Suisse*, il a été pris les mesures suivantes:

a. Le *1er janvier* a été introduit un tarif direct pour les *voyageurs* et les *bagages Angleterre, France* et *Belgique-Tchécoslovaquie*.

b. Le *1er mars* est entré en vigueur un nouveau tarif direct pour *voyageurs* et *bagages France-Pologne* et *Roumanie*, par la *Tchécoslovaquie*.

c. Le *1er juin* a été mis en vigueur un nouveau tarif pour le *transport de sociétés* entre la *France* et la *Tchécoslovaquie*.

11. Les données ci-après fournissent des renseignements sur la vente des abonnements et de diverses catégories de billets présentant un intérêt particulier:

a. Abonnements de parcours:

Abonnements mensuels	Nombre d'abonnements délivrés (avec et sans surtaxe pour trains directs)		Recettes, y compris la taxe de confection, mais sans les surtaxes pour trains directs fr.	
	1933	1932	1933	1932
Série I : Abonnements ordinaires pour un nombre illimité de courses	58 807	59 625	1 036 030	1 102 619
Série Ia: Abonnements ordinaires pour deux courses journalières simples	96 792	102 310	1 194 391	1 573 091
Série II : Abonnements d'écoliers pour un nombre illimité de courses	142 827	139 980	1 447 954	1 419 217
Série IIa: Abonnements d'écoliers pour un nombre illimité de courses, pouvant être effectuées certains jours seulement	35 237	31 155	278 730	248 549
Série III : Abonnements d'ouvriers pour une course aller et retour par jour ouvrable	437 948	475 032	4 105 931	4 428 785
A reporter	771 611	808 102	8 063 036	8 772 261

Abonnements mensuels	Nombre d'abonnements délivrés (avec et sans surtaxe pour trains directs)		Recettes, y compris la taxe de confection, mais sans les surtaxes pour trains directs	
			fr.	
	1933	1932	1933	1932
Report	771 611	808 102	8 063 036	8 772 261
Série III[a]: Abonnements d'ouvriers pour deux courses aller et retour par jour ouvrable	88 528	90 463	689 438	718 815
Série III[b]: Abonnements d'ouvriers pour quatre courses aller et retour par mois	4 404	5 367	43 110	51 651
Série IV: Abonnements annuels pour parcours combinables	588	361	233 160	206 112
Série A: Abonnements pour 20 courses simples à effectuer en trois mois	28 711	—	315 017	—
Série B: Abonnements pour 10 courses aller et retour à effectuer en trois mois	43 573	—	1 111 293	—
Abonnements d'ouvriers pour visites à la famille . . .	743	—	8 597	—
Total	938 158	904 293	10 463 651	9 748 842

b. Abonnements généraux:

Abonnements généraux de	Nombre d'abonnements délivrés sans surtaxe pour trains directs		avec surtaxe pour trains directs		au total	
	1933	1932	1933	1932	1933	1932
8 jours	—	—	6 267	6 934	6 267	6 934
15 »	—	—	5 459	6 086	5 459	6 086
30 »	—	—	2 024	2 257	2 024	2 257
Abonnements de *courte durée*	—	—	13 750	15 277	13 750	15 277
3 mois, pour 1 personne [1])	1 283	1 326	10 941	11 300	12 224	12 626
3 » » 2 personnes [1])	30	35	337	340	367	375
6 » » 1 personne [2])	536	574	4 763	4 824	5 299	5 398
6 » » 2 personnes [2])	14	14	146	160	160	174
12 » » 1 personne	91	104	694	711	785	815
12 » » 2 personnes	5	7	42	48	47	55
Abonnements de *longue durée*	1 959	2 060	16 923	17 383	18 882	19 443

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

au total		part des C. F. F.	
1933	1932	1933	1932
fr. 9 211 973	fr. 9 656 096	fr. 7 857 960	fr. 8 202 557

c. Abonnements donnant droit à des demi-billets:

	Nombre d'abonnements délivrés		Produit de la vente au total		Produit de la vente part des C. F. F.	
	1933	1932	1933	1932	1933	1932
pour 3 mois. . .	4 038	4 464	fr. 531 834	fr. 581 636	fr. 466 553	fr. 519 654
» 12 » . . .	767	837				

d. Billets combinables suisses:

Nombre de billets délivrés		Produit de la vente au total		Produit de la vente part des C. F. F.	
1933	1932	1933	1932	1933	1932
129 649	121 594	fr. 5 329 258	fr. 4 589 330	fr. 3 652 103	fr. 3 321 101

e. Billets à coupons combinables internationaux:

Nombre des billets délivrés en Suisse		Recettes [3]) de toutes les administrations suisses		part des C. F. F.	
1933	1932	1933	1932	1933	1932
4 358	6 233	fr. 539 243	fr. 641 873	fr. 479 557	fr. 545 855

f. La vente des billets pour parcours des C. F. F., par des *agences de voyage privées*, a produit fr. 7 088 242 (fr. 6 247 833 en 1932).

---

[1]) Y compris les cartes partielles des abonnements de 12 mois payables par acomptes.
[2]) Il s'agit ici de la 3e carte partielle des abonnements de 12 mois.
[3]) Produit des billets émis en Suisse et à l'étranger.

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

agence de Londres: fr. 1 935 527 (1 365 948),
dont pour la Suisse fr. 847 304 (583 207);
» » Paris: fr. 2 070 436 (1 532 064),
dont pour la Suisse fr. 1 042 501 (705 683);
» » Berlin: fr. 1 073 243 (763 290),
dont pour la Suisse fr. 486 618 (335 837);
» » New York: fr. 85 801 (186 472),
dont pour la Suisse fr. 38 769 (72 782);
» » Vienne: fr. 321 417 (343 130),
dont pour la Suisse fr. 173 899 (181 641).

h. La vente des billets émis pour les *trains spéciaux à prix réduits organisés par l'administration* en 1933 a produit fr. 771 000 (fr. 764 000), après déduction des frais de publicité, qui s'élèvent à environ fr. 43 000 (fr. 46 000).

i. Les recettes que les *excursions à prix réduits, organisées* sous forme de voyages de sociétés *par les gares* des C. F. F., ont procurées à notre réseau en 1933 se sont élevées, sous déduction des frais de publicité (fr. 38 000 en nombre rond contre fr. 43 000 en 1932), à fr. 758 000 (fr. 706 000).

C. Trafic des marchandises et des animaux.

1. Le 15 mai a été introduit à titre d'essai un mode de *transport uniforme du bétail*, sans perception de la surtaxe de grande vitesse.

2. *L'annexe I à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.)* a été rééditée; elle contient des prescriptions partiellement atténuées sur les objets admis au transport sous certaines conditions.

3. Le *règlement suisse de transport* a été complété et modifié comme il suit:

Au § 47 (Paiement des frais de transport. Remboursements. Genre de l'expédition), les alinéas (2) et (4) ont été remplacés par le nouvel alinéa (2) suivant:

«(2) L'expédition des envois d'animaux a lieu sur la base d'un bulletin spécial conforme à l'annexe VI*c*. Ce dernier se compose de 3 parties dont la première et la seconde servent de pièces justificatives pour les entreprises de transport. La troisième partie est:

a. utilisée comme lettre de voiture pour animaux pour les envois non affranchis ou grevés de remboursement;

b. délivrée par la station expéditrice, comme récépissé, à l'expéditeur pour les envois accompagnés, récépissé qui doit être rendu à la station destinataire, à titre de quittance pour la livraison de l'envoi.

Le formulaire est établi sur papier jaune clair. L'expédition en grande vitesse doit y être mentionnée expressément.»

Au § 53 (mode de transport), l'alinéa (1)*a* II a été modifié de telle manière que dorénavant certains liquides sont également admis dans des bonbonnes ordinaires au transport en grande vitesse.

Il a été ajouté à l'annexe V: le carbonyle de nickel, le nitrate de l'éther trinitrophénylique du glycol et le propane. De plus, les dispositions sur la régale des postes ont été modifiées en ce sens qu'à partir du 1er novembre les colis remis à l'expédition doivent également être considérés comme fermés lorsque la fermeture peut être lentement desserrée ou défaite avec les doigts.

La formule pour l'expédition des envois d'animaux a été insérée dans le règlement de transport comme annexe VI*c*.

4. Il a été apporté aux *prescriptions générales de tarif* et à la *classification des marchandises* les modifications et adjonctions ci-après.

Au premier alinéa de chacun des art. 10 (classes générales pour wagons complets) et 11 (tarifs spéciaux I à III), la phrase disant qu'une paire de wagons à

Figure 13.

Voyageurs transportés par jour en 1932 et 1933

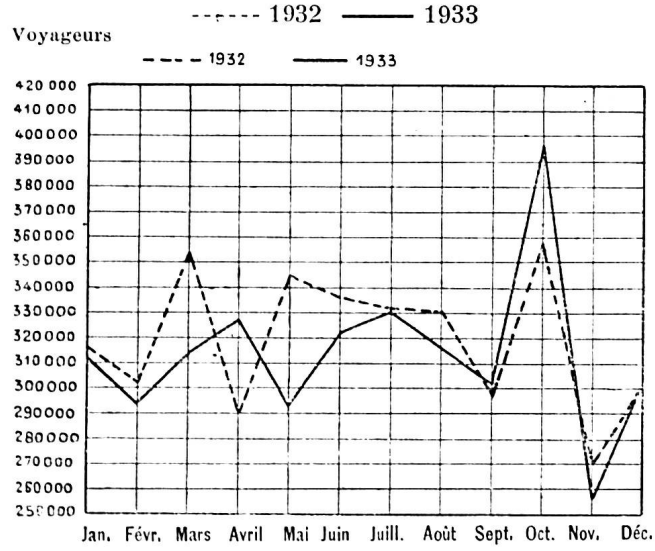
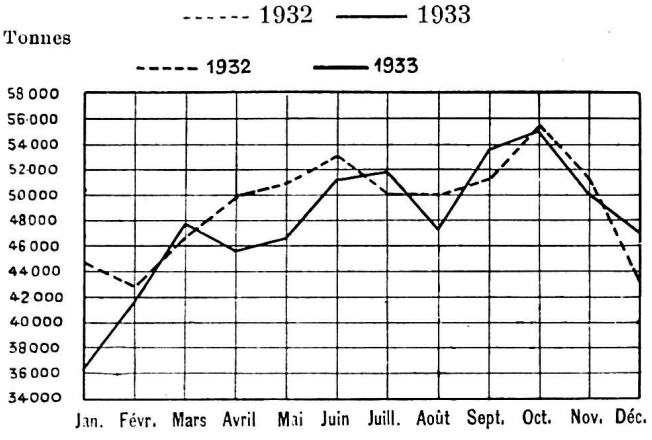


Figure 14.

Tonnage des marchandises transportées par jour ouvrable en 1932 et 1933.



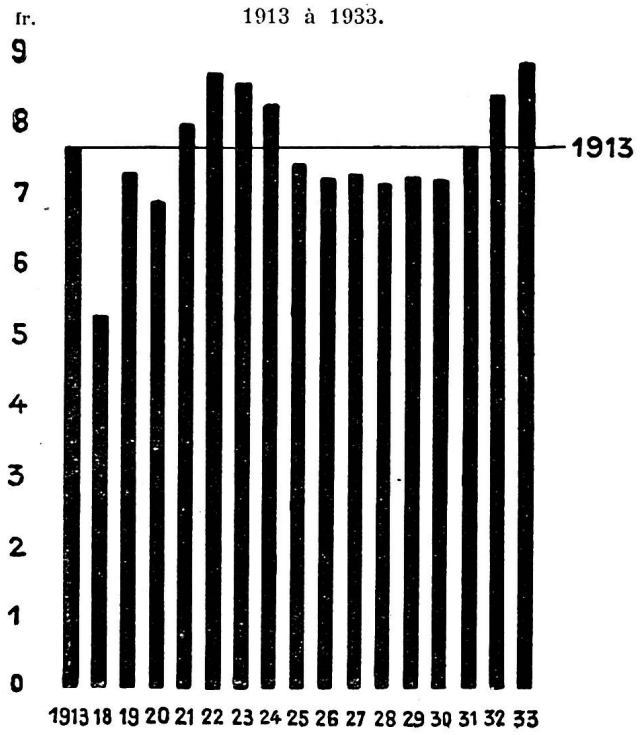
pivot est considérée comme un wagon unique a été remplacée par: «Une paire de wagons à pivot, ainsi que les autres wagons assemblés par un chargement et les groupes constitués par un wagon chargé et un ou plusieurs wagons de choc, sont considérés comme un unique wagon.»

La taxe de wagon de choc ayant été supprimée, les dispositions qui la concernent ont été biffées des articles 15 (matières explosibles), 20 (objets de dimensions exceptionnelles), 24 subdivision B (véhicules pour routes et embarcations), chiffre 1, ainsi que 29 (appareils d'aviation, etc.). Pour la même raison, les articles 38 (objets qui exigent l'emploi de wagons de choc) et 42*a* (fers pour béton armé) ont été abrogés.

Figure 15.

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

1913 à 1933.



A l'art. 25, 1er alinéa, les mots «Les voitures de panoramas» jusqu'à «(roulottes)» ont été biffés. Le nouvel alinéa suivant a été intercalé entre le deuxième et le troisième:

«Les voitures avec installations foraines, carrousels, orgues, etc., les voitures contenant le matériel pour la préparation des articles de foire, les voitures servant d'habitation aux forains (roulottes) avec leurs aménagements, ainsi que les machines et tracteurs utilisés pour leur exploitation, consignés en même temps que ces voitures, sont taxés, en cas de remise au transport comme wagon complet, au tarif spécial III*b* sur la base du poids réel, en tant que ce mode de calcul ne donne pas un prix plus réduit que la taxe de la classe 2 des expéditions partielles calculées pour 2000 kg par wagon de chemin de fer employé.»

A l'art. 40 (poissons) ont été intercalées les dispositions suivantes entre le 1er et le 2e alinéa:

«Pour les envois partiels de poissons vivants expédiés dans des récipients étalonnés ou munis du timbre d'étalonnage officiel, le poids servant au calcul de la taxe sera déterminé, que le récipient soit plein ou non, sur la base de 0,6 kg par litre et fraction de litre de la contenance du récipient indiquée par le timbre d'étalonnage. Dans la lettre de voiture, le nombre de litres doit être inscrit sous la rubrique „Désignation de la marchandise". Les envois partiels de poissons vivants expédiés dans des récipients non étalonnés seront taxés sur la base du poids réel.»

A l'art. 48 (nomenclature des marchandises rentrant dans les tarifs spéciaux qui doivent être transportées dans des wagons fermés), il a été inséré le bicarbonate brut de sodium.

On a admis dans la classification des marchandises les vieux objets en aluminium et le cymol (tarif spécial I), ainsi que le bicarbonate brut de sodium (tarif spécial III).

5. L'application du *règlement* concernant l'octroi de réductions de taxes pour les objets destinés à des expositions a été accordée pour 119 expositions.

6. Les modifications rendues nécessaires par la suppression de la taxe de wagons de choc ont été apportées au *tarif suisse des frais accessoires* et à son *annexe*. En outre, la portée du § 34 du tarif des frais accessoires a été élargie en ce sens que seront traités comme dimanches, au point de vue de la perception d'indemnités de retard, quoique ne figurant pas dans l'annexe XI au règlement de transport, les jours de fête désignés ci-après, dans toutes les localités qui les considèrent comme fêtes chômées: le 2 janvier, l'Epiphanie, les fêtes de St-Fridolin et de St-Joseph, les lundis de Pâques et de Pentecôte, la Fête-Dieu, l'Assomption, la fête de St-Gall, la Toussaint, l'Immaculée Conception et la fête de St-Etienne.

De plus, le tarif a été complété par le § 49*a* ci-après:

«Le pliage et la remise au transport de bâches privées à retourner à leur propriétaire incombent au destinataire du chargement pour lequel ces agrès ont été utilisés. Toutefois, les stations peuvent, si elles disposent d'un personnel suffisant et que le destinataire du chargement le leur demande expressément, se charger desdites opérations. La lettre de voiture nécessaire doit être fournie par l'expéditeur de la bâche. Cette disposition ne s'applique pas aux bâches qui passent avec le chargement sur un embranchement. Le chemin de fer ne se charge du pliage de bâches mouillées que si l'expéditeur fait et signe dans la lettre de voiture la déclaration suivante: „Le propriétaire répond des dommages qui peuvent résulter du pliage de ses bâches mouillées."

Le pliage et la remise au transport de bâches privées donnent lieu à la perception d'une taxe de 1 fr. par bâche.»

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

Les suppléments de taxes des chemins de fer rhétiques aux tarifs exceptionnels nos 2, 3, 4, 6, 9, 15, 25 et 50 ont été supprimés.

Le yogourt et le kéfir ont été introduits dans la nomenclature des articles soumis au tarif exceptionnel no 4 pour pain, beurre frais, etc. La disposition de ce tarif prévoyant que les colis d'un poids

supérieur à 100 kg ne seront pas acceptés au transport, a été abrogée. La validité du tarif a été étendue au service direct du chemin de fer Bière-Apples-Morges, ainsi qu'au service interne et direct de la Sernftalbahn, du chemin de fer Treib-Seelisberg et de la Société de navigation à vapeur sur le Lac des Quatre-Cantons.

Nous avons fait paraître un 1er supplément au tarif exceptionnel nº 6 pour céréales. Il contient, outre l'admission du chemin de fer routier Schaffhouse-Schleitheim, les nombreuses modifications et compléments introduits par voie d'instructions.

La durée de validité du IIe supplément au tarif exceptionnel nº 18 pour bois et tourbe, prévoyant des taxes réduites pour le bois à papier, a été prolongée jusqu'au 31 mai 1934 inclusivement.

Les dalles pour construction composées de fibres de bois pressées et recouvertes de mortier ont été rangées dans la série 2 du tarif exceptionnel nº 19 pour pierres, etc.

Le tarif exceptionnel nº 22 pour houille de provenance suisse, déchets de pyrite, etc., a été également déclaré applicable en service interne et direct des chemins de fer de l'Oberland bernois.

Le tarif exceptionnel nº 24 pour vieux fers a été déclaré applicable aux chemins de fer rhétiques.

Les taxes de la série 4 du tarif exceptionnel nº 31 pour l'exportation de diverses marchandises d'origine suisse ont été accordées, à la place de celles de la série 11 de ce tarif, pour l'exportation de carbure de calcium.

La validité du tarif exceptionnel nº 41 pour lait liquide, etc., a été étendue au trafic direct des chemins de fer Bière-Apples-Morges et Yverdon-Ste-Croix.

Nous avons publié un Ier supplément au tarif exceptionnel temporaire nº 50 pour produits agricoles d'origine suisse. Il contient différentes facilités. Au surplus, ce tarif a été déclaré applicable par analogie pour 1933.

8. Outre les réductions de taxe prévues au tarif exceptionnel temporaire nº 50, il faut signaler les *facilités temporaires* de transport suivantes:

a. pendant la période du 15 février au 30 juin, les taxes des séries 4 et 5 du tarif exceptionnel temporaire nº 50 ont été accordées pour le vin et le cidre (fermenté et non fermenté), de provenance suisse, expédié par 5 ou 10 tonnes;

b. du 15 octobre 1933 au 30 avril 1934, les taxes pour le transport en grande et en petite vitesse de tubercules de pommes de terre à planter contrôlés par visites de cultures, de provenance suisse ou étrangère et consignés par expéditions partielles et par wagons complets, ont été réduites de 50 %;

c. du 1er décembre 1933 au 31 mars 1934, les eaux minérales (même additionnées d'acide carbonique et de jus de fruits), le cidre, le poiré, le moût de cidre et de poiré, la limonade et autres boissons artificielles du même genre, ont été transportés aux prix et conditions du tarif exceptionnel nº 1 pour la bière lorsqu'ils étaient consignés comme expéditions partielles en grande vitesse.

9. Une réduction de taxes de 50 % a été accordée aux *entreprises du service de travail volontaire* (camps de travail) pour le transport à l'aller et au retour du matériel de campement, ainsi que pour le transport de denrées alimentaires.

10. La gratuité de transport a été accordée pour les *dons de toute nature* destinés aux incendiés de *Bovernier* près Martigny, à l'exception toutefois des matériaux de construction et des combustibles, qu'ils soient consignés en grande ou en petite vitesse, comme expéditions partielles ou par wagons complets.

11. Par suite d'un arrêté du Conseil fédéral du 30 novembre 1933, aux termes duquel *la Confédération prend à sa charge les frais de port exclusivement suisses dépassant fr. 1. 40 par 100 kg*, il est perçu, dès le 11 décembre, sur les envois de paille consignés en petite vitesse comme expéditions partielles ou par wagons complets, quelle que soit la provenance de la marchandise, un port de fr. 1. 40 au maximum par 100 kg. Le surcroît de port est supporté par la Confédération.

12. Des taxes exceptionnelles spéciales ont été introduites pour le transport en grande vitesse par le *Gothard*, le *Lœtschberg* et le *Simplon*, au départ ou à destination d'Airolo, de Gœschenen et de Domodossola, d'*automobiles* dirigées sur différentes gares importantes ou provenant de celles-ci.

13. Des *taxes exceptionnelles* pour chargements par wagons complets ont été mises en vigueur pour les marchandises ci-après:

a. en *trafic interne suisse:* acide formique, acide acétique, anhydrique acétique, acide nitrique et solvants des dérivés de l'acétylène Viège–Gross-Wabern et St-Margrethen; matières ayant servi à épurer le gaz Bâle-Kleinhüningerhafen–Luterbach; gypse Airolo–Tessin; granit Gurtnellen–Liestal et Sissach, ainsi que Osogna–Cresciano et Claro–Cadenazzo; scories granulées provenant de hauts-fourneaux Choindez–Effretikon; chaux destinée à la fabrication de carbure Netstal–Flums; coke provenant de divers gazomètres suisses Bâle-Kleinhüningerhafen–Viège; vitriol de cuivre destiné à des usages industriels Bex C. F. F. et Renens (Vaud)–Dielsdorf et Uster; déchets de cuir (rognures, déchets de croûtes, etc.), ainsi que bourriers provenant du drayage des peaux, diverses stations–Zofingue; mélanges pour mortiers Bærschwil et Zurich g. p.–Genève C.; pavés Alpnach-Dorf et Alpnachstad–Rheinfelden, Benken–diverses stations, Lugano S. F. F.–Baden gare et Baden Oberstadt; cendres de pyrite Luterbach, Pratteln et Uetikon S. B. B.–Reuchenette-Péry, ainsi que Martigny C. F. F.–Roche (Vaud); sable de quartz (sable pulvérisé) et sable pour fonderie Marthalen–Wildegg et diverses stations–Uetikon S. B. B.; sable, gravier et ballast Benken–Buchs (St. Gall), Mühlehorn, Næfels-Mollis et Weesen–diverses stations, ainsi que St. Triphon et Villeneuve–Gilly-Bursinel, Gland, Nyon et Rolle; acide sulfurique destiné à la fabrication d'engrais chimiques Uetikon S. B. B. et Martigny C. F. F.–Viège; pierres brutes Flüelen–diverses stations; ciment et chaux

Wildegg, Siggenthal-Würenlingen, Wallenstadt, Unterterzen et Netstal–Engadine; ciment, chaux et gypse Olten-Hammer–Engadine; ciment Brunnen, Olten-Hammer, Siggenthal-Würenlingen et Wildegg–Tessin;

b. en *trafic d'exportation:* pierres naturelles, brutes ou broyées, même pulvérisées, St.-Ursanne–Bâle-Kleinhüningerhafen; amidon de froment Au (Zurich)–Bâle transit;

c. en *trafic d'importation:* pierres en terre réfractaire Bâle C. F. F. transit–Brigue.

14. A partir du 1er mars, la taxe de port majorée (tarif normal pour 3 km) prévue en *trafic avec les ports bâlois du Rhin* pour les marchandises enlevées des gares bâloises par autocamions, est également appliquée aux expéditions de marchandises qui sont transportées par autocamions au départ de stations situées à l'intérieur de la Suisse.

15. Un nouveau tarif pour le *transbordement des marchandises dans le port du Rhin de Bâle–St-Jean* est entré en vigueur le 15 mars.

16. Une nouvelle édition du tarif pour le transport de marchandises et d'animaux vivants sur le *lac de Constance*, Ire partie, division B (prescriptions de tarif) a paru le 1er mai.

17. En trafic-marchandises *germano-suisse*, il a été mis en vigueur un tarif direct pour les céréales, les légumes à cosses et le malt expédiés par wagons complets au départ de stations allemandes de l'intérieur. En outre, il a été établi des tarifs exceptionnels directs pour les ardoises brutes au départ de Frutigen et pour le kaolin, la pâte de bois cellulaire, les pyrites sulfureuses et les tessons d'ouvrages en argile au départ de certaines stations allemandes. De plus, il a été procédé à la réédition du tarif des ports, rendue nécessaire en raison des nombreux complétements et améliorations qui avaient été apportés à ce tarif.

18. En raison des réductions de taxes autrichiennes, il a fallu rééditer le tarif exceptionnel *austro-suisse* pour bois, ainsi que son appendice. Un tarif direct a été introduit pour le transport de céréales au départ des points viennois de débarquement sur le Danube à destination de la Suisse.

19. En trafic *Hongrie-Suisse*, il a été mis en vigueur une nouvelle édition du tarif exceptionnel pour sucre, rendue nécessaire principalement en raison de la concurrence fluviale (Danube–Braïla–Rotterdam–Rhin).

20. En *trafic-marchandises Tchécoslovaquie-Suisse*, il a paru de nouvelles éditions des tarifs exceptionnels pour le fer, le sucre et le malt. Elles étaient nécessaires en raison de diverses modifications des tarifs étrangers; en ce qui concerne le tarif pour le sucre, il fallait en outre tenir compte de la concurrence par l'Elbe–Hambourg–Rotterdam–le Rhin.

21. Un tarif direct a été établi pour le transport de céréales par wagons complets de *Bassens* et *Bordeaux* à destination de la Suisse.

22. En trafic-marchandises *Scandinavie-Italie*, il a été nécessaire d'élever les taxes de soudure non italiennes du tarif direct, en raison de la baisse des changes scandinaves.

23. Un tarif direct a été mis en vigueur pour le transport de fers, aciers et articles en fer et acier, par wagons complets, de *Tchécoslovaquie* en *Italie*. Le trafic emprunte la route la plus courte, soit par Romanshorn et le Gothard, soit par le Brenner et Tarvisio.

24. En trafic *Italie-Londres* et *Italie-ports de mer belges*, de nouvelles et fortes réductions de taxes ont été introduites pour les fruits acides du Midi, afin de lutter contre la concurrence de la voie maritime. Les chemins de fer non italiens accordent en outre certaines détaxes sur leur parcours, selon les quantités expédiées, pour les transports de ce genre effectués du 1er décembre 1933 au 30 novembre 1934.

D. Publicité.

1. La saison d'hiver avait eu des résultats relativement favorables; son succès était dû tant à l'octroi aux étrangers d'une réduction de 10 % sur le prix des billets qu'au maintien des billets dits de sports d'hiver à destination des centres hivernaux et aux facilités consenties par les hôteliers. Elle fut suivie d'un été plus satisfaisant que celui de l'année précédente, tout au moins en ce qui concerne le nombre des personnes transportées. En raison du beau temps exceptionnel du mois de juillet, la population indigène a été davantage portée à voyager; en revanche, à certains moments, le mouvement des étrangers était assez faible. Une importante fraction de la clientèle allemande habituelle a fait défaut, les voyages à l'étranger ayant provisoirement perdu de leur attrait du fait de la nouvelle orientation politique et des mesures prises par le gouvernement pour stimuler le tourisme à l'intérieur du pays; ce n'est qu'en automne que la Suisse est parvenue à obtenir la suppression du visa. En raison de la crise économique et, avant tout, du manque de stabilité des devises, le nombre des touristes anglais et américains est resté fortement en deçà des prévisions. Heureusement notre publicité en France et, jusqu'à un certain point, en Italie également, a été plus efficace et plus durable, aussi la saison d'hiver 1933/34, favorisée de bonne heure par d'importantes chutes de neige, a-t-elle bien débuté. Les chiffres enregistrés à Noël ont été tout à fait réjouissants. Cette reprise a été stimulée par la réduction de taxes de 30 % consentie par les entreprises de transport. En outre, les hôteliers ont fait tout leur possible pour attirer la clientèle, tant en abaissant leurs prix qu'en accordant d'avantageux arrangements.

2. Dans le dessein de faire connaître le Ier Congrès suisse du tourisme, tenu au printemps à Zurich, nous avons apposé des affiches et placé des pancartes dans les voitures; de plus, nous avons effectué une publicité spéciale dans le hall de la gare principale de Zurich. Nous avons d'autre part installé un bureau de renseignements à la Foire d'échantillons de Bâle, donné notre appui à une vaste campagne de publicité dans les vitrines des membres de l'association suisse des libraires et exposé de nouveau avec succès à la Foire de Paris. A la fin de l'été, nous avons profité de l'occasion qui s'offrait de participer à la «Grafa» (Exposition des arts graphiques) à Zurich. Nous avons fait une intense publicité en faveur de la «Semaine suisse de voyage» (du 30 septembre au 9 octobre), au moyen d'une affiche tirée à 6000 exemplaires, de 7850 pancartes de voitures, 40 000 feuilles volantes en deux langues et 132 annonces.

Au cours de l'exercice s'est réalisée la première partie du projet de réorganisation de la publicité à l'étranger, approuvé par les principaux intéressés. Ce projet porte le nom de M. G. Keller, d'Aarau, député au Conseil des Etats, qui a fait de très gros efforts, comme président de la «commission centrale pour l'unification de la publicité touristique», afin d'améliorer celle-ci. Le nouveau régime est surtout caractérisé par l'institution d'un fonds commun, destiné au développement de la publicité et qui sera alimenté par les chemins de fer fédéraux, l'administration des postes et des télégraphes et l'office national suisse du tourisme. Un premier pas a été fait dans la voie de l'intensification de la publicité par la création, à Rome, d'une nouvelle agence des C. F. F., qui s'est ouverte le 25 novembre. Le 18 juillet, nous avons inauguré à Zurich, à la Paradeplatz, dans un local très bien situé (au rez-de-chaussée de l'hôtel Savoy et Baur en ville), le premier bureau de ville C. F. F., avec service de renseignements et de vente de billets.

3. Il a été entrepris une importante *publicité* de la manière habituelle, en faveur des trains spéciaux mis en marche par l'administration, ainsi que des trains spéciaux d'échange avec l'étranger. Nous avons déployé une grande activité en Alsace où nous avons tenté, en nous adressant directement à la presse quotidienne et aux bureaux de voyages, d'établir un contact plus étroit avec la Suisse. Mentionnons en outre la publicité collective organisée en Angleterre, en France, en Allemagne et aux Etats-Unis, ainsi que la campagne ayant pour but de faire connaître la réduction de taxe de 30 %, accordée pour les voyages en Suisse d'une durée d'au moins sept jours. Nous avons utilisé à cet effet la radio, la presse et des imprimés spéciaux. Il a été distribué au début de l'été 85 000 prospectus spéciaux en quatre langues et apposé 2400 affiches en héliogravure. Nous avons encore remis 25 000 de ces prospectus à la Société suisse des hôteliers. Pour l'hiver, nous avons fait imprimer 3600 affiches et 115 000 prospectus, en quatre langues. Il y a encore lieu de signaler le service annuel d'informations météorologiques relatives aux stations d'hiver. En automne, le studio de Radio-Berne s'est adjoint un speaker spécial, qui chaque semaine a donné connaissance de nos rapports sur les voyages de sociétés et intercalé de temps en temps de courtes causeries sur le tourisme.

4. On s'est préoccupé davantage que par le passé d'acquérir de nouvelles *copies de films*. Nous avons acheté deux copies du film «L'électrification des chemins de fer suisses», une des films sonores «Lugano» et «Appenzell», une des films «Du lac de Thoune au Léman» et «La région de la Jungfrau», trois en allemand et une en anglais, largeur normale, et trois en anglais, format étroit, du film «Au pays suisse», trois en allemand et une en français du film sonore «Vers le Sud» tourné lors du jubilé du Gothard et finalement, en vue de la saison d'hiver, quatre en allemand et une en français du film sonore «L'Ecole suisse de ski», ainsi qu'une copie, avec texte explicatif en allemand seulement, du film muet «Wintersport in der Schweiz» («Sports d'hiver en Suisse»).

5. En fait de *matériel de propagande* nous avons publié, en plus de la brochure «Correspondances internationales» que nous éditons régulièrement et des petits indicateurs habituels, des prospectus sur les abonnements généraux et les nouveaux abonnements pour parcours déterminés; avec la participation des intéressés, nous avons également publié en trois langues un nouveau prospectus Zurich-Lucerne-Interlaken-Montreux-Lausanne-Genève. Il a paru en outre dans différentes langues, de nouvelles éditions des prospectus du Simplon et du St-Gothard, de celui des «Vacances en Suisse», de la petite carte touristique de la Suisse et de la carte Suisse-Europe, ainsi que du «Petit guide du touriste» en sa forme ordinaire. Tout ce matériel a été complété par une série d'affiches en héliogravure de six sujets, avec texte en plusieurs langues. En Suisse, nous avons de nouveau distribué un grand nombre de prospectus de villes, destinés à donner au public des renseignements sur les diverses sortes de billets et, en même temps, à lui suggérer des excursions et des voyages.

VIII. Service des gares et des trains.

A. Recrutement et instruction du personnel.

1. Pour le recrutement des effectifs nécessaires, nous avons engagé, au printemps, 56 *apprentis de gare*. Conformément aux prescriptions sur la matière, plusieurs *cours d'instruction* ont été donnés aux agents des gares et des trains pendant l'hiver 1932/33, afin de développer leurs connaissances professionelles.

2. Des *examens de capacité* ont eu lieu pour les apprentis du service des gares, entrés en 1931, qui ont terminé leur apprentissage cette année-ci et ont pris part au cours final de quatre semaines.

B. Classification des gares, stations et services-marchandises.

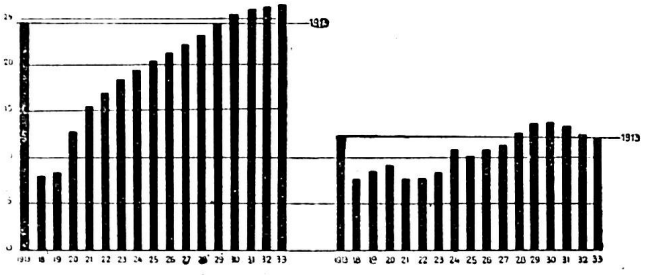
Une *nouvelle classification des gares, stations et services-marchandises* a été établie le 1er janvier. Sur la base des points obtenus pendant la période de 1929 à 1931, 8 stations et un service marchandises ont été avancés d'une classe; en revanche, 6 gares, 14 stations et 11 services-marchandises, qui n'atteignaient plus le nombre de points minimum de leur classe, ont été ramenés dans la classe immédiatement inférieure.

Figure 16.

Nombre de trains par jour et par km de ligne.

1913—1933.

Trains de voyageurs Trains de marchandises



C. Service des voyageurs.

Nous avons passé un nouveau *contrat avec la Compagnie internationale des wagons-lits pour l'exploitation de wagons-lits et wagons-restaurants, ainsi que de trains de luxe* sur le réseau des chemins de fer fédéraux; ce contrat est conclu pour une durée de 15 ans, commençant le 1er janvier 1934.

D. Service des marchandises.

L'essai de *service Asto* (transports d'expéditions partielles par automobiles), commencé en 1932 sur le parcours Winterthour–Romanshorn, a depuis lors été étendu aux lignes ci-après:

1. Genève–Lausanne,
2. Nyon–Crassier-La Rippe,
3. Zurich–Winterthour–St-Gall–Rorschach–Romanshorn,
4. Sulgen–Gossau,
5. Rorschach–St-Gall,
6. Wil–Wattwil.

Les expéditions partielles au départ et à destination des stations intermédiaires de ces lignes ne sont plus transportées au moyen de trains de marchandises, mais, au départ et à destination des centres de trafic, par autocamions. Des gares et stations situées sur les lignes d'essai, les courses d'Asto sont étendues à un grand nombre de localités et de hameaux à l'écart de la voie ferrée, qui sont de la sorte rattachés au service de camionnage.

E. Horaire.

La *Conférence intercantonale des horaires* s'est réunie à Berne les 20 et 21 février pour discuter le projet de l'horaire applicable du 15 mai 1933 au 14 mai 1934. Elle a traité 402 requêtes, dont 285 concernaient notre administration. Le nouvel horaire prévoit 164 000 kilomètres-trains de plus que celui de l'an passé.

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

1. En raison de l'introduction de la traction électrique sur la ligne du *chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg*, les conditions d'exploitation ont été réglées à nouveau avec cette administration.

2. Nous avons conclu avec la *compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lœtschberg-Simplon* une nouvelle convention pour l'exploitation de la ligne Moutier–Longeau, dans laquelle on a tenu compte de la nouvelle situation créée par l'électrification de cette ligne.

IX. Service de la traction et des ateliers.

A. Acquisition et équipement de matériel roulant.

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

Voie normale.

13 locomotives monophasées, de la série $A^{e\,4}/_{7}$,
6 locomotives de manœuvre, à vapeur, de la série $E^{4}/_{4}$ (transformation de locomotives à vapeur de la série C $^{4}/_{5}$),
5 tracteurs électriques, de la série T^{e},
10 tracteurs à moteurs à explosion, de la série T^{m},
36 voitures à 4 essieux, de la série $C^{4ü}$,
6 voitures à 3 essieux, de la série B^{3}, provenant de la transformation de voitures de la série AB^{3},
4 voitures, à 4 essieux, de la série BC^{4}, provenant de la transformation de voitures de l'ancien chemin de fer du Seethal,
10 voitures à 4 essieux, de la série $C^{4ü}$, provenant de voitures de la série $AB^{4ü}$, transformées,
1 voiture jumelée, de la série B-B
1 voiture jumelée, de la série B-C
8 voitures jumelées, de la série C-C
} provenant de voitures de la série $AB^{3ü}$, transformées,
2 voitures à 4 essieux, de la série $C^{4ü}$, provenant de voitures de la série C^{4}, transformées,
45 wagons couverts, de la série J^{3},
20 wagons couverts, de la série K^{3},
45 wagons ouverts, de la série M^{7},
10 ballastières, de la série S^{3t},
15 wagons de service, de la série X.

Les ballastières et les wagons de service proviennent d'anciens wagons mis au rebut.

Voie étroite (Brunig).

1 tracteur à moteur à explosion, de la série T^{m},
3 voitures à 4 essieux, de la série C^{4},

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

2 véhicules moteurs légers pour courant monophasé,
4 tracteurs monophasés, de la série T^{e},
13 tracteurs unifiés à moteurs à explosion, de la série T^{m},
6 voitures à 4 essieux, de la série $ABC^{4ü}$,
8 voitures à 4 essieux, de la série $BC^{4ü}$,
6 voitures à 4 essieux, de la série $C^{4ü}$,
80 wagons couverts, de la série K^{3}.

3. En vue d'assurer une meilleure utilisation des véhicules, nous avons ordonné la transformation de 52 voitures des séries $A^{3ü}$, AB^{3}, $AB^{3ü}$ et $BC^{3ü}$ en voitures de II^{e} et III^{e} classe des séries B^{3} et C^{3}.

4. En vue d'accroître les possibilités d'utilisation du matériel roulant, il a de nouveau été équipé 7 voitures avec le chauffage électrique, 6 voitures avec le chauffage à air et 6 wagons avec la conduite de chauffage électrique.

B. Frein continu pour trains de marchandises.

Nous avons poursuivi l'équipement des wagons avec le frein continu pour trains de marchandises, système Drolshammer. A la fin de l'exercice, 8442 wagons étaient munis de ce frein et 2732 wagons possédaient la conduite nécessaire. Le 51,6 % du nombre total des wagons pour voie normale qui appartenaient à l'administration à la fin de l'année,

était muni du frein continu et le 16,7 % de la conduite du frein.

C. Service de navigation sur le lac de Constance.

Un nouveau bateau, le «Zurich», à deux hélices et moteur Diesel, a été mis en service pour le transport des voyageurs. Les deux bateaux à aubes „Helvetia" et „Sæntis" ont été réformés, de telle sorte que la flottille du lac de Constance se compose actuellement de 3 bateaux à aubes, deux bateaux à moteur Diesel pour voyageurs, deux ferry-boats à moteur Diesel et un remorqueur-ferry-boat.

X. Service de la voie.

A. Travaux.

1. Le Conseil d'administration a approuvé le projet de *transfert sur la Lorrainehalde de la ligne entre Berne et le Wilerfeld et de sa reconstruction à deux doubles voies;* il a autorisé la Direction générale à entreprendre la procédure d'approbation des plans. Etant donnée cependant la situation financière des chemins de fer fédéraux, le Conseil d'administration s'est réservé entière liberté quant à l'octroi du crédit.

2. Le Conseil d'administration a accordé un crédit supplémentaire de 4 200 000 francs pour *l'achèvement de l'agrandissement de la gare de Neuchâtel,* à la condition que les travaux soient subventionnés dans une mesure suffisante à titre de travaux de chômage.

3. Nous avons continué les *travaux d'établissement de la double voie.* Ils ont été achevés sur les tronçons Ependes–Yverdon, Zollikofen–Münchenbuchsee et Al Sasso–Rivera-Bironico, d'une longueur totale de 14 688 m. La pose de la seconde voie est en cours d'exécution sur les lignes St-Blaise–Neuchâtel, Fribourg–Schmitten et Mels–Flums.

4. Les *travaux importants* suivants ont été *achevés* au cours de l'année: correction et revêtement des tunnels entre St-Ursanne et Courgenay en vue de l'électrification de ces parcours; établissement d'une gare de triage au Muttenzerfeld à Bâle; construction du bâtiment pour le service des marchandises et agrandissement de la halle aux marchandises et de la rampe de chargement à la gare de Locarno; extension de la station de Zurich-Letten.

5. Les *travaux importants* ci-après étaient *en cours d'exécution:* transformation et agrandissement des gares de Genève, Neuchâtel, Lugano, Wædenswil et Brougg; transfert de la gare des expéditions partielles de Berne de la Villette à Weiermannshaus; agrandissement de la station d'Olten-Hammer; déplacement de la voie ferrée entre Genève et Pregny, devant le palais de la Société des Nations; correction et revêtement de tunnels en vue de l'électrification des lignes Bienne–La Chaux-de-Fonds et Langnau–Lucerne; transformation dans le bâtiment aux voyageurs de Zurich g. p. et construction d'un nouveau bâtiment pour l'administration des douanes à la gare aux marchandises de Zurich.

6. En ce qui concerne les *ponts,* les *importants travaux* suivants ont été achevés: transformation du pont du Pasquart à Bienne; transformation et élargissement du pont de la route d'Obergrund à Lucerne; transformation du pont sur la Waldemme près de Schüpfheim; transformation du passage inférieur de la route cantonale à l'Hermitage près de Lucerne; transformation des ponts sur la Sarneraa et sur la Grande Melchaa entre Alpnachdorf et Sachseln; renforcement du pont de la Sitter près de Sitterdorf, ainsi que du pont de la Linth à Ziegelbrücke; renforcement du pont pour le ferry-boat dans le port de Romanshorn.

B. Passages à niveau.

1. Au cours de l'exercice, 39 *passages à niveau* ont été supprimés; on les a remplacés par 21 passages sous voies, 6 passages supérieurs et un chemin parallèle; 9 d'entre eux n'ont pas eu besoin d'être remplacés. 17 des 39 passages à niveau ont été supprimés lors de la pose de la double voie.

2. Parmi les importants travaux de remplacement qui ont été achevés au cours de l'année, il y a lieu de mentionner le remplacement par un passage inférieur du passage à niveau de la route cantonale et d'un chemin privé entre La Chaux-de-Fonds et Le Locle; le remplacement du passage à niveau de la route cantonale au Hard, entre Wildegg et Ruppers-wil, par un passage inférieur; le déplacement de la route cantonale et la suppression du passage à niveau à l'ouest du village de Bollingen, sur le parcours Schmerikon–Rapperswil.

3. Les travaux en cours d'exécution à la fin de l'exercice étaient les suivants: remplacement d'un passage à niveau lors du déplacement de la voie ferrée entre Genève et Pregny; déplacement de la route cantonale Islikon–Niederwil et suppression de 4 passages à niveau; remplacement du passage à niveau situé au nord de la station de Hüntwangen-Wil par un passage inférieur et remplacement de 6 passages à niveau par des passages supérieurs ou inférieurs lors de la pose de la double voie.

C. Installations de sécurité.

1. A 7 stations dont les voies de croisement ou de dépassement ont été prolongées pour permettre la réception de trains de 150 essieux, les signaux avancés mécaniques des signaux d'entrée ont été remplacés, aux deux extrémités ou à l'une d'elles seulement, par des signaux électriques lumineux de jour, cela afin d'éviter des fils de commande de signaux d'une longueur anormale.

A la station de Pfæffikon (Schwyz), qui a été munie d'une nouvelle installation d'enclenchement électrique, les signaux avancés d'entrée, ainsi que les signaux de passage ont été transformés en signaux lumineux de jour.

2. En vue d'accroître la sécurité de l'exploitation et d'augmenter la vitesse de traversée, nous avons pourvu 9 gares et stations *de signaux et d'installations modernes de sécurité.*

3. Le bloc-système électrique a été aménagé sur 4 nouveaux tronçons à double voie et sur 3 tronçons à voie unique.

4. L'éclairage électrique des aiguilles et des signaux a été introduit dans 44 gares et stations.

D. Commande automatique des trains.

Dans sa séance du 1er décembre, le Conseil d'administration a décidé en principe d'introduire la commande automatique des trains d'après le système inductif Signum. A cet effet, il a accordé un crédit de 3 millions de francs, à répartir sur 3 ou 4 ans.

Nous avons prévu d'installer pour le moment les appareils nécessaires sur environ 450 locomotives et 50 automotrices et d'en munir 1000 signaux avancés sur les voies électrifiées. Les travaux commenceront en 1934.

E. Travaux spéciaux.

Une fois la double voie posée entre Al Sasso et Rivera-Bironico et le trafic transféré sur la nouvelle voie, la ligne passant par les anciens tunnels du Ceneri et de Precassino et Meggiagro a été mise hors service, et des travaux de réfection ont été exécutés dans ces tunnels.

Dans les gares de Lausanne et Bâle, la marquise a été revisée, remise en état et repeinte. Les trois ouvertures sud-ouest du passage supérieur de la Hardstrasse, dans la gare aux marchandises de Zurich, ont été nettoyées, revisées et repeintes. A Winterthour, le pont supérieur de la Linthstrasse et de la Haldenstrasse a été transformé et élargi. Entre St-Gall et Rorschach, on a exécuté d'importants travaux de drainage dans les éboulements en amont de la station de Mœrschwil.

F. Perturbations dues à des phénomènes naturels.

1. Le 6 février s'est produit, entre Brunnen et Sisikon, un éboulement de rocher qui détruisit une partie de la galerie de protection à l'entrée sud du tunnel du Mythenstein, recouvrit la voie et l'obstrua. La circulation fut interrompue pendant environ 26 heures. Comme il était impossible d'établir un transbordement et que la route cantonale située au-dessus de la voie ferrée était aussi coupée, on organisa un service de bateaux à vapeur entre Brunnen et Fluelen. De la station de Brunnen au débarcadère, les voyageurs furent transportés par les tramways schwytzois.

2. De fortes pluies ont provoqué, le 22 juin, un éboulement du talus sur la voie Wald-Rüti; il en est résulté une courte interruption de la circulation. Le service des voyageurs a été assuré par automobiles postales.

3. Le 9 juillet, un violent orage s'abattit sur Arth-Goldau et les environs. Les torrents du Rossberg et du Righi grossirent fortement et charrièrent une grande quantité de matériaux. Entre Immensee et Arth-Goldau, le torrent de Langweidli inonda les deux voies et les recouvrit, sur une longueur de 40 mètres, d'une couche de boue s'élevant jusqu'à 1 m de hauteur. Le lendemain à l'aube, les deux voies étaient rendues à la circulation.

Le trafic a été détourné par Rotkreuz-Zoug jusqu'au déblaiement de la voie située du côté de la vallée.

4. A la suite d'un violent orage qui éclata le 22 juillet, le torrent de Combe-Pierre, entre Roche et Choindez, subit une crue, boucha le passage sous la voie ferrée et couvrit la ligne de boue et de pierres sur une longueur de 40 m et une hauteur atteignant jusqu'à 1 m.

Pour trois trains, il fallut organiser des transbordements; quatre trains n'ont pu circuler entre Moutier et Delémont.

5. La voie ferrée entre Alpnach-Dorf et Kerns-Kægiswil ayant été inondée dans la nuit du 17 au 18 septembre par la Grosse Schliere, la circulation a été complètement interrompue pendant quelques heures. Le dernier train du soir a été supprimé sur le tronçon Alpnach-Dorf–Giswil, et l'on a transporté les voyageurs par automobiles.

G. Instruction du personnel.

Conformément aux prescriptions sur l'instruction professionnelle des agents du service de surveillance et d'entretien de la voie, plusieurs cours d'instruction ont été organisés pendant l'année pour les chefs et sous-chefs de district, les surveillants des installations électriques et des enclenchements, les chefs et sous-chefs cantonniers, les chefs de groupe et les chefs de transport.

XI. Division de l'électrification.

A. Généralités.

Un contrat avait été conclu le 15 avril 1932 entre la Motor-Columbus AG. et la Gotthardleitung AG. à Altdorf au sujet de la transformation, en vue de l'élévation de sa tension de service de 80 à 150 kV, de la canalisation triphasée montée sur la ligne commune Amsteg–Steinen–Immensee des C. F. F. et de la Société suisse pour le transport et la distribution d'électricité, à Berne. Ce contrat règle encore le transport d'énergie sur cette canalisation et sur la ligne à construire par la Motor-Columbus AG. entre l'usine de Monte Piottino, à Lavorgo, et Amsteg, et éventuellement entre Amsteg et Immensee. Pour l'exécution de ce contrat, la Gotthardleitung AG. est substituée à la Motor-Columbus dans ses droits et obligations. D'accord avec la Société suisse pour le transport et la distribution d'électricité, nous avons consenti à cette substitution, à condition que la nouvelle société soit fondée conformément au projet de statuts qui nous a été soumis.

Le Conseil d'administration de l'usine de l'Etzel S. A. ayant, dans sa séance du 22 juin, décidé de renvoyer au 1er octobre 1937 la date de l'achèvement de l'usine de l'Etzel fixée tout d'abord au 1er octobre 1936, nous avons, par un avenant au contrat de fourniture d'énergie des 21 septembre/28 octobre 1929, prolongé d'une année nos achats d'énergie aux Forces motrices du Nord-Est, à Baden.

Dans sa séance du 26 juin, le Conseil d'administration a approuvé les projets d'électrification des lignes Berne–Lucerne, Bienne–Sonceboz–La Chaux-de-Fonds et Rorschach–Buchs, et alloué pour l'exécution des installations ainsi que pour l'acquisition du mobilier et des ustensiles, les crédits suivants:

a. en ce qui concerne la ligne Berne–Lucerne fr. 7 510 000, plus fr. 50 000 pour amortissements;

b. en ce qui concerne la ligne Bienne–Sonceboz–La Chaux-de-Fonds fr. 2 830 000, plus fr. 70 000 pour amortissements;

c. en ce qui concerne la ligne Rorschach–Buchs fr. 4 212 000, plus fr. 72 000 pour amortissements.

B. Usines.

1. *Energie.*

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

	1933 kWh	1932 kWh
Groupe d'usines Amsteg-Ritom	215 347 000	219 541 000
Groupe d'usines Vernayaz-Barberine	216 439 000	203 207 000
Usine de Massaboden	7 573 000	9 234 000
Total	439 359 000	431 982 000
Energie provenant d'usines étrangères à notre réseau	74 598 000	63 230 000
Total de l'énergie produite par nos usines et provenant d'usines étrangères à notre réseau	513 957 000	495 212 000

Excédents d'énergie fournis à des tiers pour des usages industriels:

	1933 kWh	1932 kWh
Usine d'Amsteg	41 171 000	37 562 000
» de Vernayaz	9 591 000	7 413 000
» de Massaboden	7 761 000	5 897 000
Total	58 523 000	50 872 000

Energie monophasée et triphasée produite dans nos usines	497 882 000 (100%)	482 854 000 (100%)
dont:		
a. à l'aide des lacs d'accumulation, dans les usines de Ritom, de Barberine et de Vernayaz	190 032 000 (38,2%)	171 133 000 (35,4%)
b. par les usines fluviales d'Amsteg (y compris Gœschenen), de Vernayaz (y compris l'usine auxiliaire du Trient) et de Massaboden	307 850 000 (61,8%)	311 721 000 (64,6%)
Consommation d'énergie par la traction C. F. F.	491 101 000[1])	472 953 000

2. *Usine de Ritom.*

Le lac Ritom a été à son niveau le plus bas au milieu de mai; il contenait, à ce moment-là, un volume utile d'environ 11 millions de m³ d'eau. Il a atteint son plein (27 millions de m³) au milieu d'août. On a commencé à recourir à cette réserve dans les premiers jours de décembre seulement, et à la fin de l'année le volume utile d'eau disponible était encore de 24,4 millions de m³.

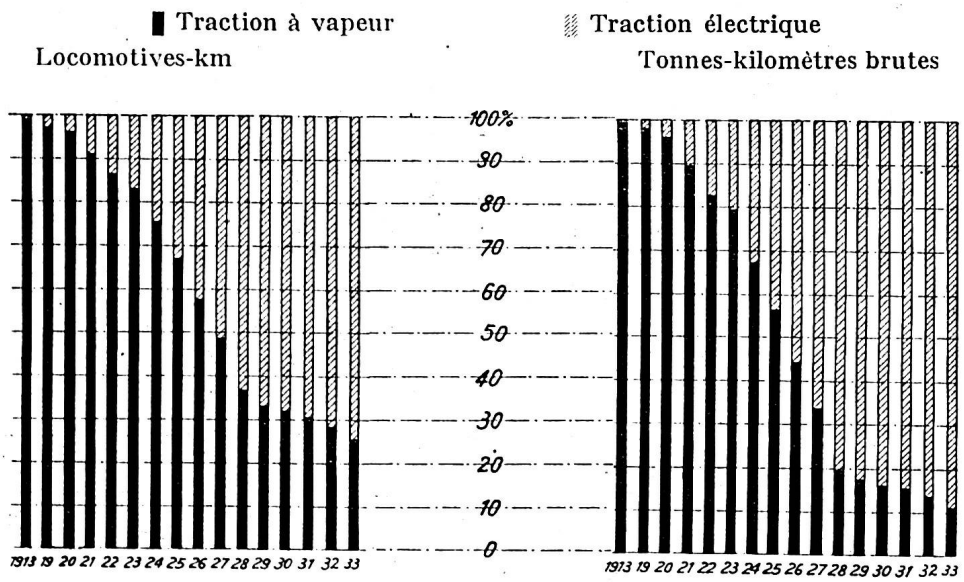
3. *Usine de Barberine.*

C'est vers le milieu de mai que le lac de Barberine a eu son niveau le plus bas (10,6 millions de m³). Il a atteint sa pleine capacité de 39 millions de m³ au début de septembre. On a dû commencer à employer cette eau vers la mi-novembre, de sorte qu'à la fin de l'année la réserve utile était encore de 26,6 millions de m³. La face amont du barrage en béton moulé a dû être pourvue d'un revêtement de pierre en raison des dégâts du gel; ces travaux, entre-

[1]) Le surcroît de consommation de 18 148 000 kWh par rapport à l'année précédente provient principalement de l'ouverture à la traction électrique, le 15 mai 1933, des tronçons Delémont—Delle et Uznach—Ziegelbrücke—Linthal, ainsi que du chauffage des trains pendant les longs froids de décembre.

Figure 17.

Progrès de l'électrification.



pris en 1931, ont été poursuivis au cours de l'exercice. Ils seront achevés en 1934.

C. Sous-stations.

1. *Sous-station de Muttenz.*

On a terminé le montage de la construction métallique et des appareils du poste distributeur à 33 kV destiné à l'alimentation de la sous-station de Delémont.

2. *Sous-station de Delémont.*

La sous-station a été mise en service le 12 mai, après achèvement du poste distributeur à 15 et 33 kV.

3. *Sous-station de Bussigny.*

A la place des deux anciens transformateurs de 3000 kVA, on a installé deux nouveaux transformateurs à trois tensions 64/34/16 kV de 6000 kVA chacun. Les anciens transformateurs ont été installés dans les sous-stations de Gossau et de Neuchâtel.

4. *Sous-stations de Gossau et de Neuchâtel.*

Dans ces sous-stations, on a agrandi le poste distributeur en vue d'installer un nouveau transformateur de 3000 kVA.

5. *Sous-station de Berthoud.*

On a achevé l'agrandissement du poste distributeur, ainsi que l'installation d'un quatrième transformateur de 3000 kVA destiné à alimenter les lignes du chemin de fer de l'Emmenthal et du chemin de fer Berthoud-Thoune.

6. *Sous-stations de Bussigny, de Gossau et de Berthoud.*

On a exécuté et mis en service dans ces trois sous-stations l'installation d'enclenchement automatique des points d'alimentation; le service de nuit y est, de ce fait, supprimé.

D. Lignes de contact et installations à courant faible.

Lignes Delémont–Delle et Uznach–Ziegelbrücke–Linthal.

Le montage de la ligne de contact et la transformation des installations à courant faible ont été achevés. L'exploitation électrique sur ces deux tronçons a commencé le 15 mai 1933.

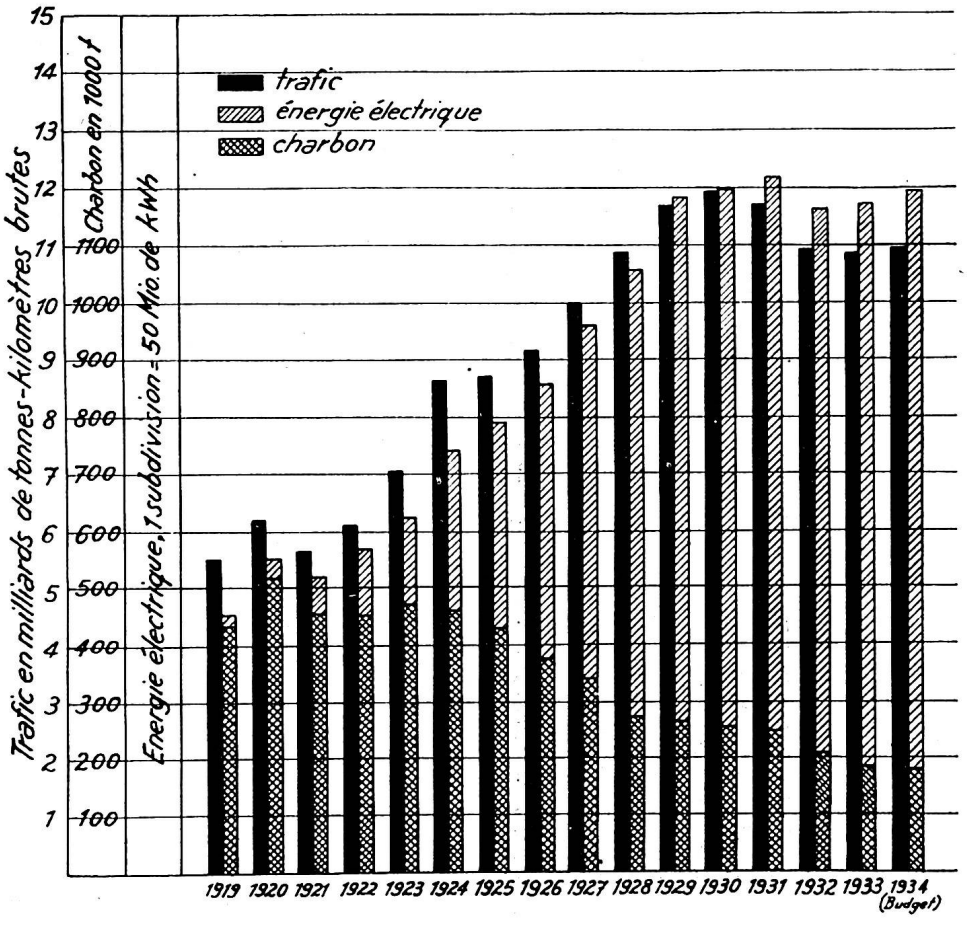
Lignes Berne–Lucerne et Bienne–La Chaux-de-Fonds.

Les fondements des pylônes ont été achevés sur les deux lignes et l'on a commencé le montage des portiques. La pose des câbles à courant faible est en cours d'exécution. A la station de Konolfingen, le montage de la ligne de contact et la transformation des installations à courant faible et à basse tension sont terminés. Depuis le 1er mai 1933, la traction sur le chemin de fer Berthoud–Thoune est effectuée au moyen du courant alternatif monophasé.

Ligne Rorschach–Buchs.

On a achevé le fondement des portiques sur toute la ligne et établi les portiques sur le tronçon Rorschach–St. Margrethen. On a commencé la pose des câbles à courant faible.

Figure 18.



XII. Observations finales et propositions.

Y compris le solde passif de fr. 3 857 777. 94 reporté de l'exercie de 1931, l'excédent des dépenses du compte de profits et pertes de 1932 s'élevait à fr. 53 680 982. —. Conformément à l'arrêté fédéral du 22 juin 1933, cet excédent a été mis pour fr. 6 495 597. — à la charge du compte du «déficit de guerre», à titre d'intérêt de ce déficit, et le reste, de fr. 47 185 385. —, a été porté au compte de l'année 1933. De ce fait, le déficit de guerre au 1er janvier 1933 est monté de fr. 144 346 600. 47 à fr. 150 842 197. 47.

L'excédent des dépenses de 1933 est de fr. 48 818 604. 75, venant s'ajouter aux fr. 47 185 385. — reportés de l'exercice précédent. Le solde passif de 1933 atteint donc fr. 96 003 989. 75.

Calculés au taux de 4,5 %, les intérêts du déficit de guerre grèvent le compte de profits et pertes de fr. 6 787 898. 90. Nous recommandons de mettre de nouveau cette fraction du découvert, valeur au 1er janvier 1934, à la charge du compte du «déficit de guerre» comme cela s'est déjà fait en 1932 et en 1933, et de reporter le solde de fr. 89 216 090. 85 à compte nouveau, comme déficit des exercices de 1931, 1932 et 1933. Par suite de cette opération, le déficit de guerre s'élèvera au 1er janvier 1934 à la somme de fr. 157 630 096. 37.

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

résolutions

suivantes:

1. Les comptes de 1933 et le bilan au 31 décembre 1933 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1933 est approuvée.

3. L'excédent des dépenses du compte de profits et pertes des années 1931, 1932 et 1933, se montant à fr. 96 003 989. 75, est mis au 1er janvier 1934 pour fr. 6 787 898. 90 à la charge du compte du «déficit de guerre», et le solde de fr. 89 216 090. 85 est reporté à compte nouveau, comme solde passif.

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

Berne, le 13 avril 1934.

Pour la Direction générale des chemins de fer fédéraux:

Le président,

Schrafl.

Annexes:

Compte et bilan, ci-après;
Tableaux statistiques, tirés à part.