

Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1939)

Artikel: Rapport sur la gestion pendant l'année 1939 présenté par la Direction générale des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral pour être transmis à l'Assemblée fédérale

Autor: Etter

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-675964>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

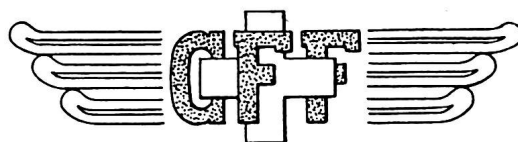
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.06.2025

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



Rapport

sur la

gestion pendant l'année 1939

présenté par la

Direction générale des Chemins de fer fédéraux

au

Conseil fédéral pour être transmis à l'Assemblée fédérale.

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

Pour nous conformer à l'article 5 de la loi fédérale sur l'organisation et l'administration des Chemins de fer fédéraux, nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport de gestion et les comptes de

notre entreprise pour 1939, en vous priant de vouloir bien les soumettre à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

I. Etendue du réseau.

La longueur des lignes appartenant à la Confédération était à fin 1939 et en moyenne de l'année de 2915,407 km

dont hors service la ligne

Otelfingen—Niederglatt 12,609 »

Propres lignes en service 2902,798 km

Dont sont remises à bail par les Chemins de fer fédéraux les lignes de

Bâle CFF—St-Jean (frontière) 5,281 km

Wohlen—Bremgarten 7,041 »

Wattwil—Ebnat-Kappel 5,062 »

17,384 »

La longueur de notre propre réseau, exploité à nos propres frais, est de 2885,414 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 2899,180 km

Elle se répartit comme il suit entre les trois arrondissements:

I^{er} arrondissement 948,096 km

II^e arrondissement 962,538 »

III^e arrondissement 988,546 »

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

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

ligne affectée au trafic des marchandises

Bâle-Chemin de fer du Reich—Petit-

Huningue-Port du Rhin 4,005 km

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

Crassier-La Rippe (frontière)

—Divonne-Les Bains 3,202 km

Le Pont—Le Brassus 13,108 »

Les Verrières (frontière)—

Pontarlier 11,284 »

Moutier—Longeau 12,979 »

Koblenz (frontière)—Waldshut 1,743 »

Iselle (limite de propriété)

—Domodossola 19,068 »

Pino (frontière)—Luino 14,639 »

et sur quelques petits raccordements faisant au

total 3,625 »

79,648 »

La longueur des lignes à l'exploitation desquelles notre administration participe est ainsi de 83,653 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 2982,833 km

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

II. Situation générale et résultats financiers.

L'année dernière, à l'inverse de ce qui s'était produit au début de la guerre de 1914 à 1918, où le mouvement des voyageurs et des marchandises subit un recul immédiat et prolongé, la reprise du trafic, qui se faisait déjà sentir au commencement de l'exercice, s'est fortement accentuée après l'ouverture des hostilités.

En ce qui concerne le *service des voyageurs*, le nombre des personnes transportées a été, pour les deux premiers tiers de l'année, de 2,40 millions ou de 3,2 % supérieur à celui de la période correspondante de 1938, et, pour les quatre mois de guerre, de 3,45 millions ou de 9,3 %. Le chiffre total de l'année — en augmentation de 5,85 millions ou de 5,2 % sur celui de 1938 — est de 119,12 millions de voyageurs. Les causes essentielles de cet accroissement du trafic, il faut les voir dans l'Exposition nationale de Zurich, qui, ouverte de mai à octobre, fut très fréquentée, et dans les transports militaires considérables faits depuis le début de la mobilisation. Les voyages de vacances et d'excursions, en revanche, ont souffert du mauvais temps continu, tandis que les événements internationaux portaient un coup sensible au tourisme étranger.

Les *recettes-voyageurs* ont été de 133,64 millions de francs, ce qui représente une amélioration de 1,73 million ou de 1,3 % par rapport à l'année précédente. Nous devons faire remarquer ici que, en raison principalement de la forte régression du mouvement des étrangers, qui rapporte généralement le plus, et des nombreux transports effectués à des prix réduits, soit pour l'Exposition, soit pour le militaire, les recettes n'ont pas augmenté dans la même proportion que le nombre des voyageurs. Il s'ensuit que la moyenne de recette par voyageur est tombée de 1 fr. 16 à 1 fr. 12.

Beaucoup plus encore que le service des voyageurs, le *service des marchandises* a reçu une impulsion considérable sous l'effet de la reprise économique qui s'est manifestée progressivement jusqu'en septembre, mais surtout sous l'effet de la guerre elle-même. Les

envois de bagages, de colis postaux, de marchandises et d'animaux, qui accusaient un recul de 1,91 million de tonnes l'année d'avant, se sont accrus de 3,20 millions ou de 23,1 % en 1939, atteignant ainsi 17,07 millions de tonnes. De janvier à août, le nombre de tonnes transportées fut de 1,24 million ou de 13,7 % supérieur à celui de la même période de 1938, tandis que pour les quatre premiers mois de guerre, l'excédent était de 1,96 million ou de 40,4 %.

Pour l'ensemble du trafic des marchandises, les *recettes* s'élèvent à 214,17 millions de francs et dépassent de 38,45 millions de francs ou de 21,9 % celles de l'exercice précédent.

Le service des marchandises doit son essor réjouissant à un accroissement sensible du trafic interne, des importations suisses et du transit international. Les exportations, en revanche, ont diminué depuis la guerre.

Les *importations*, qui avaient repris notablement entre janvier et août, baissèrent pendant le premier mois de guerre pour redevenir très fortes au cours du dernier trimestre de 1939, à cause du ravitaillement poussé du pays en denrées alimentaires et en matières brutes. Par rapport à ce qu'elles étaient un an auparavant, elles se sont accrues, en quantité, de 1,29 million de tonnes ou de 17,2 %, passant à 8,77 millions de tonnes, et, en valeur, de 282 millions de francs ou de 17,6 %, arrivant à 1889 millions de francs.

Les *exportations* sont allées en croissant jusqu'au déclenchement des hostilités, puis, pendant les quatre premiers mois de guerre, ont faibli de moitié pour le volume et des trois quarts pour la valeur, comparativement aux chiffres du dernier tiers de 1938. Pour l'ensemble de l'exercice 1939, elles représentent 548 000 tonnes et se montent à 1298 millions de francs. La baisse est ainsi, en tonnes, de 67 000 ou de 10,8 %, et, en francs, de 19 millions ou de 1,4 %.

Le produit des importations ayant fortement augmenté et celui des exportations légèrement di-

Figure 1.
Développement du mouvement des voyageurs.

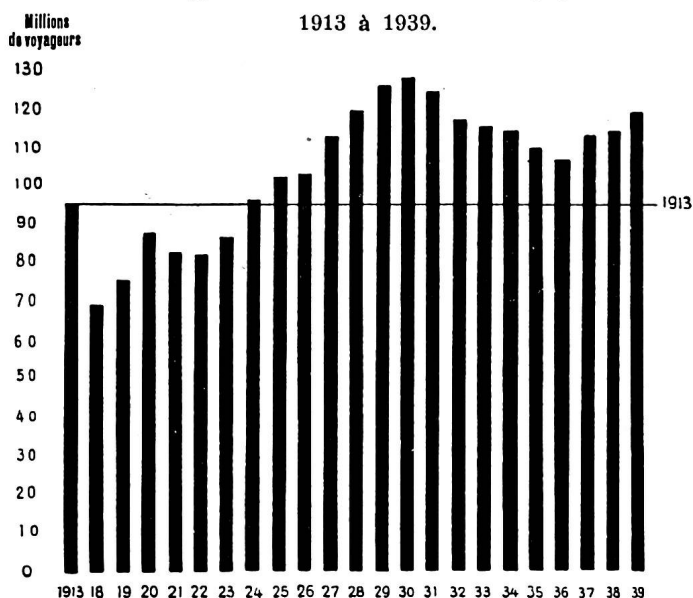
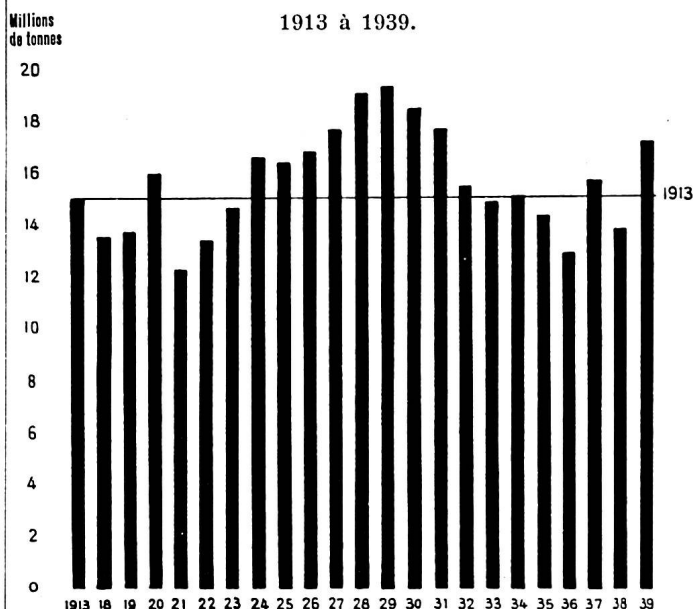


Figure 2.
Marche de l'ensemble du trafic des marchandises.



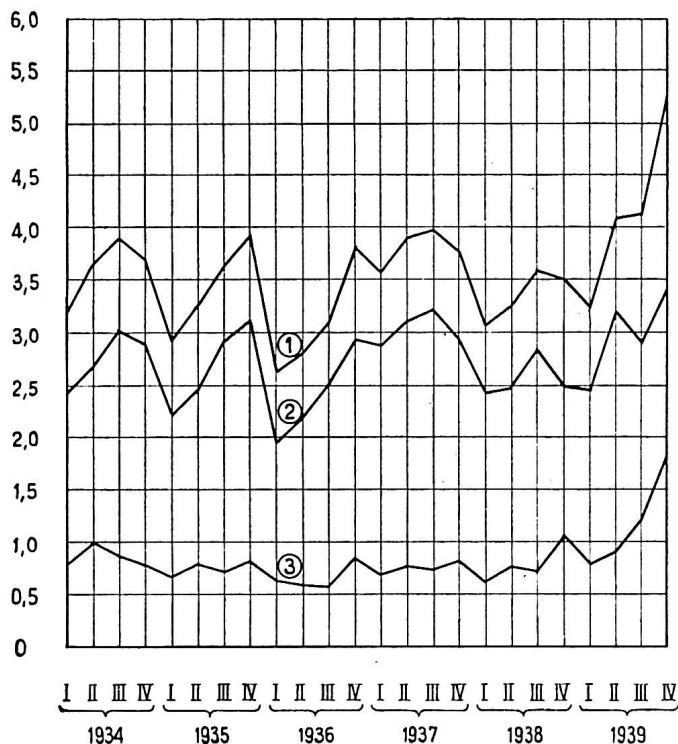
minué, notre balance commerciale se trouve être dans une situation sensiblement plus défavorable qu'il y a un an. Comparé au solde passif de 1938, dont le montant était de 290 millions de francs — chiffre que l'on n'avait plus revu depuis 1922 —, celui de 1939 a fait plus que doubler: il s'élève à 592 millions de francs, dont 347 millions proviennent des seuls mois de guerre.

Figure 3.

**Trafic-marchandises interne des CFF
et trafic d'importation, d'exportation et de transit
pendant les divers trimestres des années 1934-1939.**

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

Millions de tonnes



Pour le *trafic de transit*, nous notons un accroissement de 525 000 tonnes ou de 24,2 %, ce qui donne un total de 2,69 millions de tonnes. Ce chiffre reste cependant inférieur de 868 000 tonnes ou de 24,4 % à celui de 1937.

Le *trafic interne* a, de même, considérablement repris par suite de l'amélioration économique à l'intérieur du pays et du passage progressif de l'économie de paix à l'économie de guerre imposé par les événements internationaux.

Les services des voyageurs et des marchandises ayant produit tous deux davantage, les *recettes de transport* ont été au total de 40,18 millions de francs ou de 13,1 % plus fortes qu'en 1938; elles ont atteint 347,81 millions de francs.

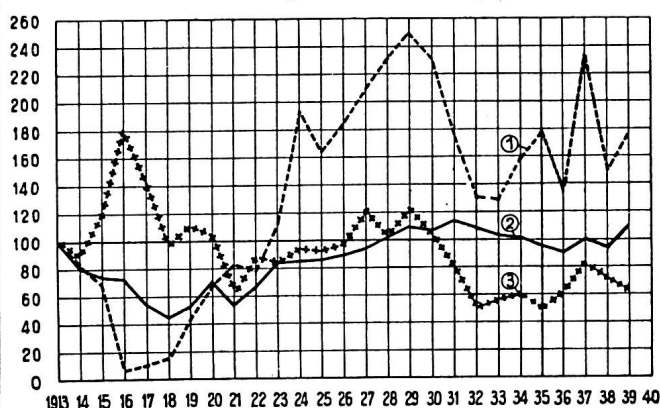
Etant donné que, depuis la guerre, les prix ont une tendance à la hausse sur le marché mondial, l'*indice suisse des prix de gros* (1914 = 100) est monté au cours de l'exercice de 106 à 125, soit de 17,9 %, tandis que l'*indice suisse du coût de la vie* (1914 = 100), qui, à ce que nous avons pu déjà constater, ne suit les fluctuations des prix de gros qu'à une certaine distance, a passé pendant ce temps de 137 à 142, augmentant ainsi de 3,6 %.

Figure 4.

Importations, exportations et transit.

Trafic de 1913 = 100.

1 Transit. 2 Importations. 3 Exportations.



Les *prestations d'exploitation* présentent les caractéristiques suivantes: pour le service des voyageurs, le nombre des kilomètres-trains, par suite de la mise en vigueur, du 2 septembre au 7 octobre, de l'horaire de guerre, qui comprenait une importante réduction des transports de voyageurs, a fléchi pour l'ensemble de l'année 1939 de 670 000 ou de 1,9 % par rapport à 1938, tombant de la sorte à 34,8 millions; en ce qui concerne les tonnes kilométriques brutes, elles ont reculé de 17,2 millions ou de 0,2 % et sont de 6,99 milliards. Pour le service des marchandises, en revanche, les kilomètres-trains, 11,56 millions, ont augmenté de 426 000 ou de 3,8 %, et les tonnes kilométriques brutes, 5,46 milliards, de 724 millions ou de 15,3 %. Les parcours effectués par les voitures représentent un accroissement de 3,26 millions de kilomètres-essieux ou de 0,5 % et atteignent 610 millions; quant aux kilomètres-essieux parcourus par les wagons, ils sont en augmentation de 92,54 millions ou de 15 % et s'élèvent au total à 708 millions. Pour les lignes exploitées à l'électricité, nous comptons 82 % du total des kilomètres de véhicules-moteurs, 87 % des kilomètres-trains, 92 % des kilomètres-essieux et 93 % des tonnes kilométriques brutes.

L'*effectif du personnel* (sans tenir compte des ouvriers d'entrepreneurs et auxiliaires occupés temporairement), qui a fléchi presque sans interruption depuis 1920, a pu être réduit l'année dernière de 303 nouvelles unités, soit de 1,1 %. Au terme de l'exercice, il était de 27 328 agents. Par rapport à l'effectif de 1920, qui était de 39 676 employés et fonctionnaires, cela équivalait à une diminution de 12 348 agents ou de 31,1 %, bien que, pendant la même période, les kilomètres parcourus par les véhicules-moteurs se soient accrus de 80 %, les kilomètres-trains de 98 %, les kilomètres-essieux de 87 % et les tonnes kilométriques brutes de 96 %. L'effectif total du personnel, ouvriers d'entrepreneurs et auxiliaires occupés temporairement compris, a été en moyenne en 1939 de 29 352 agents, contre 29 326 l'année précédente; il y a donc une légère augmentation de 26 unités, qui provient de ce que nous avons dû avoir recours à un plus grand nombre d'aides pour faire face au surcroît de trafic.

Si les recettes totales de transport sont supérieures de 40,18 millions de francs à celles de 1938, les *recettes diverses* du compte d'exploitation, en revanche, qui se chiffrent par 13,36 millions de francs

Figure 5.
Excédents d'exploitation 1903-1939.

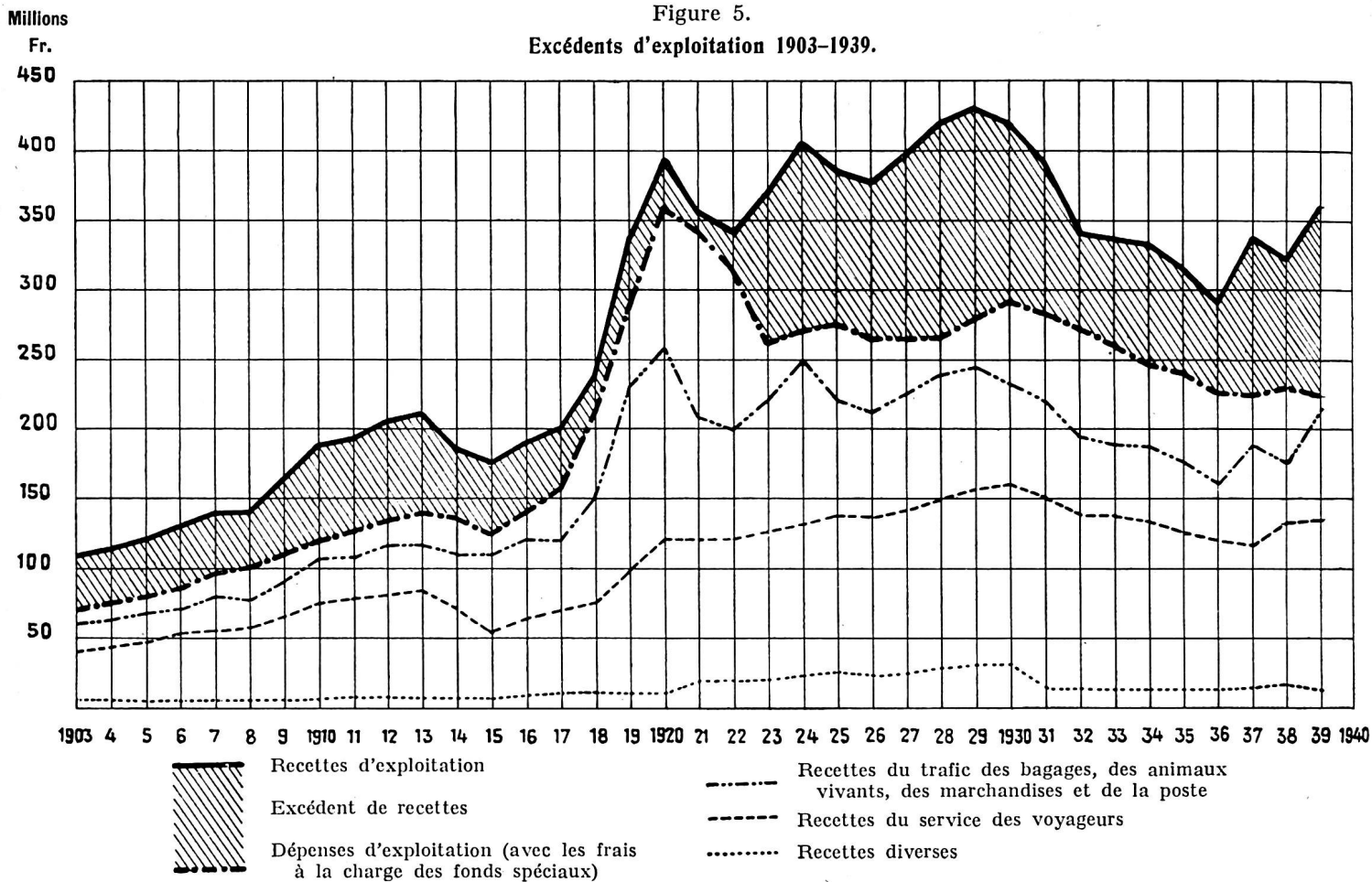
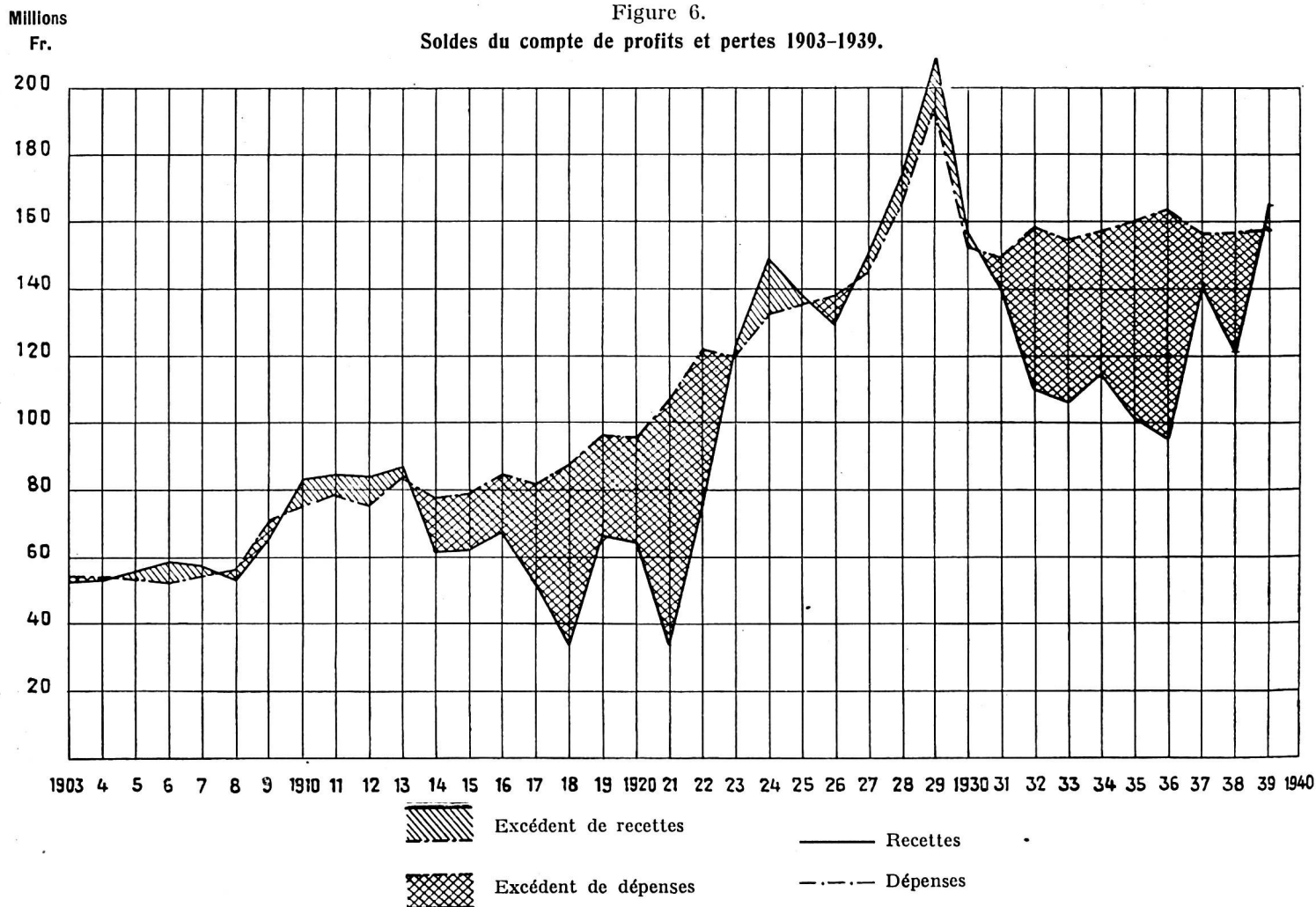


Figure 6.
Soldes du compte de profits et pertes 1903-1939.



sont inférieures de 2,16 millions. Cette diminution provient de ce que le produit brut de l'économat (produit net plus intérêts sur le capital) a disparu du compte d'exploitation où il figurait en 1938 pour 2,74 millions de francs. L'économat n'est plus considéré, en effet, comme service auxiliaire, mais comme *entreprise accessoire*; son produit brut est donc porté directement au crédit du compte de profits et pertes comme celui de toutes les entreprises accessoires. A part cela, les recettes diverses sont plus fortes que l'année précédente, les loyers et fermages pour bâtiments et terrains offrant une plus-value. L'ensemble des *recettes d'exploitation* (recettes de transport et recettes diverses) se monte ainsi à 361,17 millions de francs. Comparativement aux recettes de 1938, il y a donc une augmentation de 38,03 millions de francs ou de 11,8 %.

Les *dépenses d'exploitation*, de 5,59 millions ou de 2,4 % plus faibles qu'en 1938, sont de 223,90 millions de francs. C'est là un minimum que les Chemins de fer fédéraux n'avaient plus atteint depuis 22 ans. Les dépenses auraient été encore moindres si, par suite de la hausse des prix due à la guerre, elles ne s'étaient pas sensiblement alourdies au cours des derniers mois.

Ce fléchissement des dépenses d'exploitation a eu lieu en une année où, par rapport à la précédente, le trafic fut beaucoup plus intense. En 1939, il y eut 5 millions de voyageurs environ (+ 4,4 %) et plus de 3 millions de tonnes de marchandises (+ 21,7 %) de plus qu'en 1938; malgré cela, les dépenses furent plus réduites. Ce fait est de la plus haute importance au point de vue de l'économie nationale. Il montre que les chemins de fer, étant données la forte proportion de leurs frais fixes et leur grande capacité de transport, peuvent assurer un gros trafic supplémentaire sans que, pour cela, il en résulte un surcroît de dépenses dans l'ensemble.

Dans le budget de 1939, les dépenses d'exploitation figurent pour 233,43 millions de francs. L'économie réalisée par rapport aux prévisions budgétaires est donc de 9,53 millions de francs.

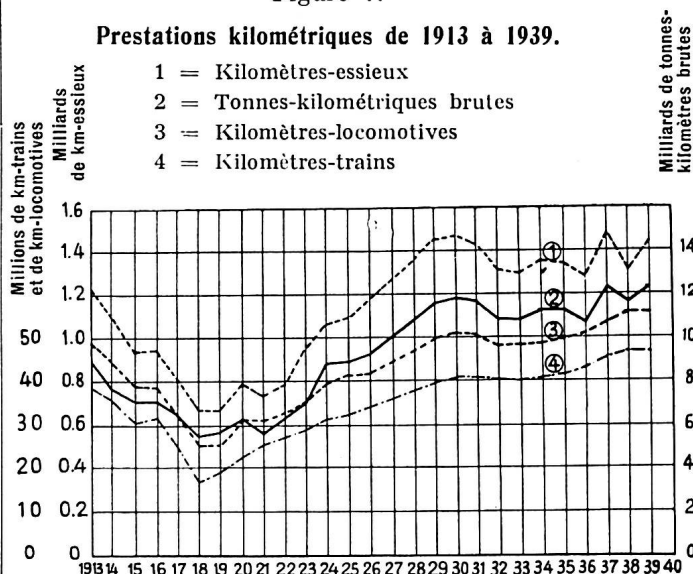
Les recettes étant, pour l'exploitation, de 361,17 millions et les dépenses de 223,90 millions, il y a un *excédent de recettes* de 137,27 millions de francs. Comparativement à ce qu'il était en 1938 — année que nous avons qualifiée de moyenne dans notre précédent rapport de gestion —, l'excédent des recettes d'exploitation s'est arrondi de la belle somme de 43,62 millions de francs et accru de 46,6 %. Même par rapport au chiffre de 1937, qui fut une bonne année pour les Chemins de fer fédéraux, celui de 1939 offre encore une amélioration de 23,59 millions de francs ou de 20,1 %. Dans les comptes des Chemins de fer fédéraux, nous ne trouvons d'ailleurs que deux années ayant donné des résultats meilleurs: 1928 et 1929 avec 151,61 et 150,98 millions de francs d'excédent.

Le coefficient d'exploitation (pour-cent des dépenses par rapport aux recettes) est de 61,99. C'est le plus bas coefficient atteint par les Chemins de fer fédéraux depuis qu'ils existent. Il convient cependant de remarquer que, du fait de l'électrification et d'autres mesures de rationalisation, les dépenses pour le personnel et les frais de fournitures et de prestations diverses allant à la charge du compte d'exploitation ont subi une diminution, tandis que les amortissements et les frais de capitaux, qui grèvent

le compte de profits et pertes, ont augmenté. Il s'ensuit que les coefficients d'exploitation obtenus depuis la rationalisation ne peuvent pas être comparés sans autre aux coefficients des années antérieures. Pour les mêmes motifs, il est indiqué d'être prudent dans la confrontation des coefficients d'exploitation suisses et étrangers. Mais même en tenant largement compte de ce fait, nous devons constater qu'aucun des grands chemins de fer européens n'a réalisé, au cours des trois dernières années, un coefficient d'exploitation aussi favorable que les Chemins de fer fédéraux. En 1937, le coefficient était de 77,02 et en 1938 de 66,40.

Figure 7.

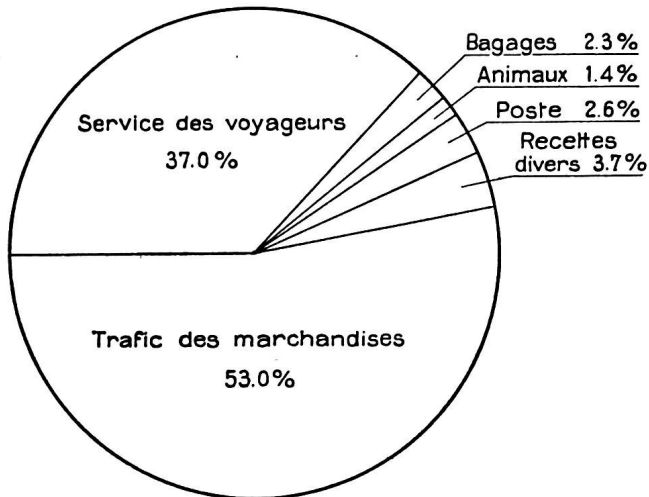
Prestations kilométriques de 1913 à 1939.



Pour la première fois depuis 1930, le *compte de profits et pertes* n'est pas déficitaire. Le solde actif est de 7,48 millions de francs, alors qu'en 1938, il y avait un solde passif de 35,24 millions de francs. En ce qui concerne le compte de profits et pertes, l'amélioration est ainsi de 42,72 millions de francs, ce qui correspond à peu près exactement à l'augmentation de l'excédent des recettes d'exploitation. En conséquence, les autres recettes, comme les dépenses du compte de profits et pertes, n'ont pas subi de grandes modifications. Parmi les quinze comptes annuels qui, depuis la création des Chemins de fer fédéraux, se soldèrent par un bénéfice, celui de 1939 occupe le cinquième rang. Les comptes de 1910, 1912, 1924 et 1929 tiennent les premières places; jusqu'à maintenant, le solde actif le plus fort fut celui de 1924: 15,15 millions de francs.

En établissant le budget du compte de profits et pertes pour l'année 1939, nous ne pouvions pas — cela est compréhensible — prévoir un excédent. Nous envisagions, au contraire, un déficit de 37,70 millions de francs. Et en fait, c'est à des circonstances tout à fait extraordinaires que nous devons un résultat aussi favorable. Comme nous l'avons déjà dit, le trafic des marchandises avait déjà repris considérablement — fort heureusement — au cours des mois qui précédèrent la guerre. Mais à cela vinrent s'ajouter, lorsque le conflit éclata, les transports pour l'armée et les transports de marchandises pour la constitution de stocks, cela au moment même où le trafic routier était entravé, de sorte que de septembre à

Figure 8.
Répartition des recettes d'exploitation en 1939.



décembre, le trafic des marchandises augmenta de nouveau fortement et d'une manière absolument inattendue.

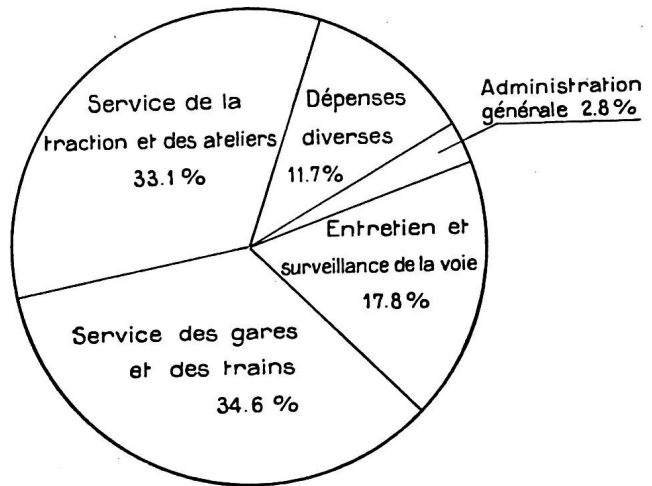
Abstraction faite de l'excédent des recettes d'exploitation, les recettes du compte de profits et pertes n'ont pas beaucoup progressé. Le produit des valeurs et des créances s'est accru de 0,83 million, passant à 2,13 millions de francs. De même, le produit brut des entreprises accessoires, qui s'est élevé à 13,12 millions de francs, a monté de 0,64 million. Mais dans ce dernier cas, l'amélioration provient toutefois uniquement du fait que, comme nous l'avons déjà signalé, l'économat a été rangé parmi les entreprises accessoires, car les produits bruts des autres entreprises accessoires ont baissé. Les prélèvements sur les fonds spéciaux ont été de 12,35 millions de francs, soit de 0,94 million plus faibles qu'en 1938.

Les *frais de capitaux*, qui représentent le plus gros article de dépenses du compte de profits et pertes, se répartissent comme il suit:

	Fr.
Intérêts des emprunts consolidés . . .	96 721 378
Intérêts des dettes courantes	7 869 463
Intérêts du fonds de rente-accidents .	84 542
Frais de finance	169 837
Amortissement de frais d'emprunts .	4 130 507
Total des frais de capitaux	108 975 727

Les frais de capitaux des CFF ont heureusement tendance à diminuer ces dernières années. En 1936, ils étaient encore de 122,54 millions de francs, en 1937 de 114,34 millions et en 1938 de 111,62 millions; ils se sont à nouveau abaissés de 2,64 millions de francs. La cause de ce recul n'est guère, il est vrai, une nouvelle diminution du taux d'intérêt dû sur le capital de l'entreprise puisque le service des intérêts proprement dit est resté en 1939 au même niveau qu'un an auparavant. L'amélioration s'explique principalement par le fait que, les appels de fonds ayant été moins importants, les amortissements de pertes de cours et les frais d'émission ont pu être sensiblement réduits. Les intérêts du capital engagé dans les entreprises accessoires figurent pour 11,86 millions de francs dans le total des frais de capitaux.

Figure 9.
Répartition des dépenses d'exploitation en 1939.



Le second des principaux articles de dépenses du compte de profits et pertes est constitué par les amortissements industriels. Comme ceux-ci ne ressortent pas entièrement du compte de profits et pertes, nous les groupons, comme l'année dernière, dans le tableau ci-dessous:

1. *Amortissements sur les immobilisations:*

Versements au fonds de renouvellement:

Exploitation (ligne Wattwil-Ebnat-Kappel comprise)	Fr.	Fr.
Economat	21 385 182	
Usines	1 649	
	2 741 375	
		24 128 206

Amortissements sur le capital d'établissement:

Economat	12 880	
Ateliers.	553 706	
Navigation sur le lac de Constance.	112 060	
		678 646

Amortissements industriels extraordinaires:

Installations supprimées	2 118 775	
Economat	2 332	
Usines	90 184	
Ateliers.	233 396	
Navigation	1 000 188	
		3 444 875

2. *Amortissements sur les disponibilités de l'exploitation:*

Pertes de cours et moins-values de titres

Amortissements sur les approvisionnements de magasins:

Economat	1 145 281	
Ateliers.	245 363	
	156 320	
		1 546 964

Total des amortissements **29 798 691**

Le total des amortissements a dépassé celui de 1938 de 2,78 millions de francs, ce qui ne signifie d'ailleurs pas que les différents taux d'amortissement des immobilisations et des disponibilités de l'explo-

tation aient augmenté. Une élévation de ces taux serait évidemment, comme on sait, des plus nécessaires, mais elle fait partie intégrante d'un problème plus vaste, celui de la réforme du système d'amortissement; or, la solution de ce problème dépend étroitement de l'assainissement des Chemins de fer fédéraux. De leur côté, les versements aux fonds de renouvellement (+ 0,14 million de francs) et les amortissements sur le capital d'établissement (— 0,16 million de francs) n'ont pratiquement pas changé depuis 1938. En revanche, les amortissements extraordinaires se sont très fortement accrus (+ 2,45 millions de francs); il y a à cela trois causes: l'augmentation des amortissements sur les installations supprimées par suite de la construction et de l'achèvement de nouvelles installations, l'amortissement d'importants soldes de valeurs comptables et l'amortissement extraordinaire sur les immobilisations de la navigation sur le lac de Constance. Enfin,

les amortissements sur les disponibilités de l'exploitation, en particulier pour éliminer des comptes des pertes de cours et des moins-values de titres, ont été plus élevés que l'année précédente (+ 0,35 million de francs).

Le dernier des principaux articles de dépenses du compte de profits et pertes est celui des versements extraordinaires à la caisse de pensions et de secours, qui a exigé 15,30 millions de francs, soit 0,91 million de plus qu'en 1938. Cette augmentation provient de ce que la quote-part à verser conformément au plan d'assainissement de 1928 pour compléter les versements ordinaires à la caisse de pension et de secours, qui sont à la charge du compte d'exploitation et des entreprises accessoires, a été plus forte. En ce qui concerne le portefeuille des titres de la caisse de pensions et de secours, la garantie des intérêts a nécessité à peu près le même montant que l'année précédente.

III. Affaires administratives générales.

A. Relations internationales.

1. La *Délégation internationale du Simplon* s'est réunie à Gênes les 1^{er} et 2 mai et à Zurich les 18 et 19 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 1937. A l'issue de la session de Zurich, les membres de la délégation ont été les hôtes de la Direction générale qui leur fit visiter l'Exposition nationale.

2. Le *Comité international des transports* a eu sa séance plénière annuelle à Vienne les 20 et 21 juin. Il a traité à nouveau diverses questions relatives au développement des deux conventions internationales réglant le transport des voyageurs et des marchandises (C. I. V. et C. I. M.). Il est parvenu également à obtenir, en principe, une durée de validité unique pour les billets délivrés par les bureaux de voyages. Quant aux autres travaux, il a dû les suspendre provisoirement par suite des événements survenus au cours du deuxième semestre.

3. Les commissions de l'*Union internationale des chemins de fer* (U. I. C.) ont tenu leur session annuelle à Scheveningen du 15 au 26 mai. Les comités pour le service des voyageurs, le trafic des marchandises, l'échange du matériel roulant et les questions techniques se sont occupés, parfois en séances communes, d'objets importants, tels que la collaboration rail-air, l'extension des tarifs pour échantillons en trafic international des voyageurs et des bagages, l'organisation du service de porte à porte pour les expéditions partielles, les règles à établir pour l'étude et l'exécution de transports exceptionnels et l'uniformisation des conditions d'immatriculation des wagons de particuliers.

La sous-commission pour le frein de la commission technique s'est réunie sous la présidence de notre administration à Nice, du 21 au 24 mars, pour discuter les prescriptions internationales sur les freins pour trains de voyageurs et de marchandises.

La guerre a obligé l'Union à interrompre momentanément ses travaux. De son côté, le comité de gerance n'a pu, pour le même motif, tenir sa

séance annuelle, qui a lieu généralement à fin novembre ou au début de décembre.

4. L'*Union d'administrations de chemins de fer de l'Europe centrale* n'a eu aucune assemblée au cours de l'année. L'activité de l'Union, qui s'est déployée principalement dans les commissions permanentes (commission administrative, commissions du service des voyageurs et des marchandises, commission technique) et leurs sous-commissions, a également été fortement réduite depuis septembre. Parmi les questions qui furent surtout examinées, mentionnons la refonte de la récapitulation des dispositions les plus importantes pour le transport des voyageurs par chemins de fer dans les pays européens, l'établissement d'une réglementation unique pour le calcul du prix des billets lorsque, pour des voyages de sociétés en trafic international, la course de retour peut être faite isolément, l'uniformisation des dispositions sur le transport de skis dans les voitures, le calcul du port en cas d'écarts de poids en trafic international des marchandises, les dispositions complémentaires de la C. I. M. sur la conversion de diverses monnaies, les principes d'une répartition du trafic, les transports par cadres, la lettre de voiture négociable, la concurrence et la collaboration rail-air, l'unification des conditions d'immatriculation des wagons de particuliers.

5. Le *comité de l'Union internationale des wagons* (R. I. V.) s'est réuni du 13 au 19 avril à Split et les 24 et 25 août à Oslo, sous la présidence de notre administration, pour procéder à la revision du règlement concernant l'emploi réciproque des wagons en trafic international. La conférence a dû être interrompue le 25 août en raison des événements politiques. L'assemblée générale, qui avait été convoquée en session ordinaire pour le 28 août à Oslo et qui devait approuver le nouveau règlement, puis nommer l'administration gérante pour les cinq prochaines années, a été renvoyée *sine die* pour les mêmes motifs.

Les administrations faisant partie de l'Union se sont toutefois déclarées d'accord par écrit que les Chemins de fer fédéraux suisses, qui assumaient déjà la gestion de l'Union, conservent cette charge jus-

qu'au moment où il sera possible de tenir l'assemblée générale.

6. La *Conférence européenne des horaires et des services directs*, qui devait avoir lieu, sous la présidence de notre administration, du 2 au 7 octobre 1939, à Istanbul, a dû être ajournée en raison de la situation internationale. Dans l'intérêt du maintien des communications ferroviaires entre Etats, nous convoquerons des conférences partielles plus tard, si les circonstances le permettent.

7. Une *conférence internationale des trains-marchandises*, à laquelle nous étions représentés, a eu lieu à Lucerne du 27 mars au 1^{er} avril. Nous avons pu obtenir des améliorations pour les transports de marchandises en provenance de France et d'Italie.

8. La *Commission permanente élargie de l'association internationale du Congrès des chemins de fer* a tenu du 6 au 9 juillet, à Bruxelles, une session à laquelle nous avons envoyé des délégués. Les discussions ont porté sur l'accélération des trains

de voyageurs, la simplification de l'exploitation, les courbes de voies et l'utilisation du cuivre dans la construction des locomotives.

B. Assurance des choses et responsabilité civile.

1. Les *caisses cantonales d'assurance contre l'incendie* nous ont versé 27 700 fr. pour 8 sinistres.

2. L'année dernière, 45 incendies se sont produits à la charge de notre *propre fonds d'assurance* contre l'incendie et les accidents; ces sinistres représentent une somme totale de 15 700 fr.

3. On trouvera dans l'annuaire statistique et dans les comptes des renseignements sur le *nombre des accidents* survenus en 1939 et sur le *montant des indemnités* versées en vertu des dispositions sur la *responsabilité civile*.

Les Directions d'arrondissement ont réglé au cours de l'exercice 177 *cas de responsabilité* (168 en 1938).

4. *Réclamations pour pertes totales ou partielles, avaries et retards de marchandises en trafic interne et international; irrégularités et procès.*

a. Réclamations adressées aux Chemins de fer fédéraux.

Réclamations non liquidées l'année précédente	283	(266 en 1938)
Nouvelles réclamations reçues pendant l'exercice	14 723	(12 393 » 1938)
Repoussées.	4 567	(4 137 » 1938)
Admises et pour lesquelles une indemnité a été payée.	9 788	(8 239 » 1938)

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.	1 579	(1 471 en 1938)
Réclamations ayant donné lieu à paiement de la part des Chemins de fer fédéraux	1 105	(1 156 » 1938)

c. Irrégularités annoncées.

Avaries ou pertes partielles	194	(192 en 1938)
Empêchements à la livraison	666	(562 » 1938)

d. Procès.

Pendants depuis 1938.	—	(0 en 1938)
Nouveaux procès en 1939.	4	(2 » 1938)
Terminés, en tout	1	(2 » 1938)

C. Automobile et chemin de fer.

A la fin de l'exercice, le Conseil fédéral n'avait pris encore aucune décision au sujet de la mise en vigueur de l'arrêté fédéral urgent concernant le transport des personnes et des choses au moyen de véhicules automobiles (réglementation des transports routiers), voté par les Chambres fédérales le 30 septembre 1938. Pour fixer les dispositions d'exécution de cet arrêté, l'Office fédéral des transports a engagé des pourparlers avec l'Association pour la fiduciaire de l'industrie des transports automobiles agissant au nom des groupements intéressés à l'application de la RTR. Ces pourparlers ont dû être interrompus par suite de la mobilisation générale et renvoyés *sine die*. C'est un nouveau retard apporté à la réglementation légale de l'économie des transports.

Sur un autre plan, en revanche, celui des réalités pratiques, 1939 a vu se produire, dans le domaine rail-route, une série de faits d'une extrême importance, qui sont de nature à dissiper les doutes qui pourraient encore subsister ici ou là sur la

valeur économique et militaire qu'a pour notre pays un réseau ferré pouvant assumer entièrement les plus lourdes tâches.

En 1939, en effet, des transports massifs ont été assurés sur le réseau des Chemins de fer fédéraux, en été pour l'Exposition de Zurich et ensuite, notamment pendant le dernier trimestre, pour la défense nationale et le ravitaillement du pays en denrées alimentaires, carburants, matières premières, etc. Les chemins de fer ont eu ainsi l'occasion de démontrer une fois de plus qu'ils sont seuls en mesure de faire face à un tel trafic et que — en raison même de la position géographique de la Suisse — ils sont seuls capables d'effectuer en quantité et en temps voulus les importations nécessaires à notre ravitaillement, tout spécialement lorsque les grandes puissances européennes sont en conflit et que — conséquence presque inéluctable — la voie du Rhin est coupée. Ils se sont révélés de la sorte un moyen de transport dont notre pays ne pourra jamais se passer; c'est là une réalité avec laquelle la Confédération devra compter dans une large mesure lorsqu'elle établira sa politique future en matière de transport.

D. Les Chemins de fer fédéraux et l'opinion publique.

Comme par le passé, c'est par des communiqués à la presse, des reportages dans les journaux et à la radio, des conférences, des exposés et des articles illustrés dans les quotidiens et périodiques, ainsi que dans le *Bulletin des CFF*, que nous avons tenu le public au courant des innovations et des progrès réalisés dans les différentes parties de l'exploitation des Chemins de fer fédéraux: organisation des transports, horaires, tarifs, etc. Nos expériences de l'année dernière nous ont permis de constater à nouveau que l'œuvre entreprise en vue de renseigner le public sur l'importance et les possibilités que représentent les Chemins de fer fédéraux pour la population et l'économie du pays devait être non seulement poursuivie, mais encore développée.

Parmi les manifestations les plus importantes auxquelles la presse fut conviée, mentionnons une conférence donnée aux journalistes de la ville fédérale sur la portée de la réduction des taxes pour bagages, colis express et envois en grande vitesse, la visite des installations semi-automatiques de sécurité sur le parcours Sentimatt (Lucerne)-Emmenbrücke/Littau, la présentation à toute la presse suisse, presse technique comprise, du pavillon des chemins de fer à l'Exposition nationale, enfin l'invitation au festival «Les roues tournent» lors de la journée des cheminots à Zurich.

En guise d'introduction aux reportages radio-phoniques sur les Chemins de fer fédéraux, le journal *Le radio* a publié d'intéressants textes illustrés sur divers services de l'exploitation ferroviaire.

Les très nombreux participants au concours avec prix: «Les grands moments du cheminot» (*Bulletin des CFF* de février) ont fourni sur l'activité professionnelle du personnel des chemins de fer une documentation des plus utiles pour la propagande.

Les journaux quotidiens et techniques du pays, par des articles illustrés et par des comptes rendus d'événements importants qui se sont produits aux Chemins de fer fédéraux, ont apporté à notre service de presse un appui précieux, dont nous leur sommes très reconnaissants.

E. Participation à d'autres entreprises.

1. La *Société de gares frigorifiques, ports-francs et glaciers de Genève* a vu, en 1939, ses comptes se solder sensiblement mieux que l'année précédente. La température ayant été en général peu élevée, les ventes de glace ont subi une nouvelle diminution. En revanche, les recettes provenant des entreposages à la gare frigorifique ont augmenté, tandis que les dépenses d'exploitation ont baissé d'une manière réjouissante. Le bénéfice ainsi obtenu permettra, une fois les amortissements statutaires et les versements au fonds de réserve opérés, de distribuer un dividende aux actions privilégiées et ordinaires.

L'excédent de recettes des *Entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle, S. A.*, est à peu près le même que celui de 1938. Les ventes de glace ont été notablement plus fortes en raison du grand nombre de wagons transitants auxquels il fallut changer la glace à Bâle. Quant aux fruits, légumes, beurre et œufs, la quantité entreposée a été quelque

peu plus grande; pour la viande, le gibier et la volaille, en revanche, les entreposages n'ont pas été aussi importants, du fait qu'il y eut moins d'abatages en Suisse et que les importations étaient encore soumises à des restrictions. L'excédent des recettes d'exploitation dont on disposera après le règlement des amortissements statutaires, servira à combler le déficit des années antérieures. Aussi l'assainissement de l'entreprise, qui s'impose, a-t-il été renvoyé au prochain exercice.

2. Par suite du conflit européen, la navigation sur le Rhin jusqu'à Bâle a été complètement interrompue dans les derniers jours d'août déjà. Du 1^{er} janvier au 31 août 1939, le trafic par eau dans les bassins du port de Bâle a toutefois atteint le chiffre remarquable de 2 115 932 tonnes. Décomposé, ce chiffre donne 1 961 805 tonnes pour les transports d'aval en amont et 154 127 tonnes pour les transports d'amont en aval.

Malgré l'inactivité totale des installations du port de Bâle, la *Compagnie suisse de navigation, S. A.*, ne termine pas, financièrement parlant, l'exercice 1939 moins bien que le précédent.

Usant des solides relations qu'elle entretient à l'étranger, la compagnie a contribué dans une sensible mesure au déroulement normal du trafic par les ports méditerranéens de Gènes et Marseille; elle a coopéré ainsi utilement à l'approvisionnement du pays.

3. Le capital-actions et le capital-obligations de l'*Usine de l'Etzel, S. A.*, n'ont subi aucune modification au cours de l'exercice. Les fonds qui étaient encore nécessaires pour achever les travaux ont été fournis par les deux parties. En ce qui concerne les dépenses de construction et les résultats d'exploitation du deuxième exercice, voir le chapitre X (voie et usines électriques).

4. L'assemblée générale extraordinaire du 30 janvier 1939 de la *Suisse-Express, S. A. (Sesa)* a décidé la liquidation de cette entreprise.

Le 1^{er} mai, les services de camionnage, de détaxes et de décomptes de la Sesa ont passé à notre administration; quant aux accords tarifaires et au service de propagande, ils avaient été repris le 1^{er} mars 1938 déjà par les administrations de chemin de fer.

Un article a paru dans le *Bulletin CFF* n° 4/1939 sur l'excellent travail accompli par la Sesa dans le domaine de la lutte contre la concurrence faite par les véhicules routiers.

À fin 1939, la liquidation de la Sesa était chose faite.

F. Direction de l'entreprise.

La Direction générale a tenu 51 séances pour discuter les affaires rentrant dans sa compétence.

Atteint par la limite d'âge, M. V. Amaudruz, ingénieur en chef du 1^{er} arrondissement, a pris sa retraite le 8 septembre 1939. La Direction générale a choisi son successeur en la personne de M. P. Jaton, ingénieur, jusqu'alors adjoint à l'ingénieur en chef, à Lausanne.

G. Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration a tenu en 1939 six séances, au cours desquelles il s'est occupé de 24 affaires. La plupart d'entre elles se trouvent mentionnées dans les chapitres IV à XI du présent rapport.

IV. Finances et comptabilité.

A. Caisse principale et service des titres.

1. Le 31 mars, nous avons obtenu de l'*administration des postes* un prêt 3 % de 25 000 000 de francs, remboursable le 31 mars 1949.

2. La Banque nationale nous a cédé deux créances inscrites de l'emprunt 3 % des C. F. F. 1938, l'une de 25 000 000 de francs aux conditions d'émission, l'autre de 20 000 000 de francs au pair; en contre-partie, nous lui avons transféré un montant équivalent de rescriptions 2½ % et 2 % de notre entreprise, que nous nous sommes engagés à prolonger jusqu'au 30 avril 1963. En vertu de l'art. 118 du C. O., nous avons fait biffer ces créances du livre de la dette publique et les avons amorties.

3. La *caisse de pensions et de secours* a présenté un excédent des recettes sur les dépenses de 6 900 000 francs. Nous l'avons attribué sous forme de *bons de dépôt* au portefeuille de la caisse. A la fin de l'année, celle-ci possédait pour 309 860 000 francs de ces bons, contre 302 960 000 francs l'année précédente. Le taux d'intérêt a été pendant toute l'année de 3½ %.

4. Compte tenu des modifications précitées, ainsi que des tirages au sort — le montant remboursé de cette manière s'est élevé à 14 931 850 francs —, notre dette consolidée a passé, à la fin de l'année, de 2 674 336 200 fr. à 2 691 304 350 fr. En revanche, notre dette flottante a baissé de 439 à 425 millions de francs.

5. La loi fédérale du 21 septembre 1939 sur le livre de la dette de la Confédération est entrée en vigueur le 30 décembre 1939. Le Conseil fédéral a édicté à cet effet une ordonnance d'exécution. Outre les obligations d'emprunts de l'administration fédérale, les obligations des Chemins de fer fédéraux, à l'exception des emprunts 4 % de l'Union suisse I^{re} et II^e hypothèque, 2 8/11 % Franco-Suisse et 3 % Jougne-Eclépens, peuvent être inscrites dans le livre de la dette. La Banque nationale suisse a été chargée de l'administration de ce livre.

6. L'accord touristique conclu en 1937 avec l'Allemagne a été prorogé d'un an, c'est-à-dire jusqu'au 30 juin 1940. Malheureusement, la quote-part mensuelle réservée au mouvement touristique a dû être réduite de 3,8 à 3 millions de francs. Mais un montant de 1 600 000 francs a été accordé en plus de cela pour les voyageurs se rendant à l'Exposition nationale.

Un accord additionnel a été conclu à Berne, le 24 octobre 1939. La part afférente au tourisme a été fixée au niveau privilégié admis jusqu'ici de 2,8 millions de francs par mois; cependant, de cette somme, 1,5 million de francs seulement seront utilisés jusqu'à nouvel avis pour des besoins touristiques.

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

1772 dépôts en espèces	2 852 888 fr. 75
2831 cautionnements	24 437 907 » 20
1042 dépôts de titres	9 983 039 » 15

5645 sûretés représentant . . . 37 273 835 fr. 10

(1938: 5292 sûretés représentant 33 302 830 fr. 20).

L'augmentation par rapport aux chiffres de l'année précédente provient du fait que nous avons dû reprendre les sûretés de la SESA, à Zurich, au moment de la dissolution de cette société; en outre, les crédits pour frais de transport se sont accrus; nous avons aussi passé de grosses commandes de matériel roulant.

8. Au cours de l'exercice, 2 140 988 fr. 35 nous ont été remboursés sur le montant des prêts hypothécaires que nous avons accordés avec les disponibilités de la *caisse de pensions et de secours*. A la fin de l'année, le montant total de ces prêts s'élevait à 53 466 501 fr. 25, contre 55 555 271 fr. 30 en 1938.

9. Le portefeuille des fonds publics a diminué de 1 540 140 fr. 50 en 1939. L'évaluation des titres a fait ressortir une moins-value de 1 075 179 fr. 60, provenant principalement du recul général des cours par suite de la guerre. A la fin de l'année, le portefeuille avait une valeur comptable de 15 366 709 fr. 25, contre 16 906 849 fr. 75 à fin 1938.

Nous avons renouvelé pour une durée de 15 ans et au taux de 3½ % le prêt hypothécaire de 500 000 fr. à 4½ %, arrivant à échéance le 30 juin 1941, que nous avons fourni au *chemin de fer Vevey-Chexbres*. Au surplus, nous avons consenti à ce dernier, pour lui permettre d'électrifier sa ligne, un nouveau prêt de 316 000 francs en chiffres ronds, au même taux.

Lors de la suppression de nos ateliers de Fribourg, nous avons octroyé à la S. A. *Fonderies et ateliers mécaniques de Fribourg* un prêt hypothécaire en I^{er} rang de 60 000 francs; nous l'avons transféré à la *Fabrique d'emballages métalliques S. A.*, Fribourg, nouvellement fondée, et l'avons porté à 100 000 francs.

La *SESA Suisse-Express S. A.*, à Zurich, et la *Société suisse pour le transport et la distribution d'électricité*, à Berne, sont entrées en liquidation. Nos participations, l'une de 867 000 francs libérée à raison de 50 %, l'autre de 250 000 francs libérée à raison de 80 %, ont été remboursées jusqu'à concurrence de 465 579 fr. et 178 900 fr.

B. Contrôle des finances et comptabilité générale.

Au cours de 1939, les fonctionnaires du contrôle des finances et de la comptabilité générale ont procédé aux revisions ci-après:

Revision des espèces de la caisse principale et de deux réfectoires; revision d'un certain nombre de caisses d'avances; inventaire du stock de matériel des lignes de contact et de transport à Renens, de celui du matériel électrique à Göschenen, puis dans treize districts.

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

Les fonctionnaires du contrôle des finances et de la comptabilité générale ont effectué, en outre, les revisions suivantes: contrôle des résultats annuels,

pour 1938, de la vente de livres et de journaux dans les kiosques de gare et de la publicité dans les gares; 22 examens des livres et 47 vérifications des recettes brutes dans des buffets de gare; revision des livres d'autres magasins se trouvant dans les gares, ainsi que d'un service de commissionnaires; vérification des comptes de la gérance immobilière de Genève-La Praille; examen des livres concernant l'alimentation en eau de source de Brunnen; vérification de la comptabilité d'un entrepôt frigorifique; vérification des comptes de l'exploitation commune d'une gare; de plus, examen des livres de la Sesa à Zurich et d'un certain nombre de coopératives de construction des cheminots.

La commission de vérification de la délégation internationale du Simplon a, le 17 mars, vérifié les comptes de construction et d'exploitation de la ligne Brigue-Iselle.

Nous avons dû suspendre les travaux de réorganisation de la comptabilité par suite principalement des circonstances extraordinaires. Après avoir examiné les moyens de poursuivre ces travaux, nous avons décidé ce qui suit:

La comptabilité industrielle des ateliers de dépôt et les nouveaux comptes de dépenses et de recettes qui en dépendent subsistent dans les trois arrondissements.

Nous renonçons pour le moment, dans les services de la traction des arrondissements I et III, à la notation du temps devant servir de base pour la comptabilité industrielle. Au service de la traction II, en revanche, nous poursuivons les études en vue d'étendre cette comptabilité.

De cette façon, nous pourrions sans autre continuer la réorganisation commencée lorsque la situation sera redevenue normale.

C. Contrôle du trafic.

1. Pour le *trafic-voyageurs et des bagages entre la France et la Suisse, de même qu'entre l'Italie et la Suisse*, de nouvelles dispositions sur le décompte sont entrées en vigueur.

2. Depuis le 1^{er} mai, les gares destinataires *paient aux camionneurs les frais de camionnage des envois franco-domicile par chemin de fer* suivant un nouveau mode et nous nous occupons nous-mêmes du règlement des montants avec les chemins de fer privés.

3. Depuis le 1^{er} mai également, les C. F. F. sont chargés des *travaux de décompte faits jusque-là par la Sesa pour l'octroi de rabais en trafic des expéditions partielles*.

4. Le 1^{er} septembre, nous avons introduit à la place du système des relevés par stations pour les *envois du trafic interne des animaux, les inscriptions par ordre chronologique avec dépouillement du matériel comptable d'après le procédé des cartes perforées*.

5. Les reviseurs ont *vérifié les caisses et les livres de 783 services*; pour 50 d'entre eux, une enquête spéciale a dû être faite. Nous avons revisé, en outre, les caisses et les livres des agences d'Amsterdam, de Bruxelles, New York, Rome et Stockholm.

6. En ce qui concerne les *crédits pour frais de transport* ouverts dans les gares aux maisons de commerce, nous avons à mentionner les changements suivants: 421 crédits nouveaux, 138 crédits supprimés; état à fin décembre 1939: 5217.

V. Personnel.

A. Questions générales.

1. Le 29 août, le Conseil fédéral a, en raison de la mise sur pied de troupes pour maintenir la neutralité du pays, décrété l'état de service actif pour toute l'étendue du territoire de la Confédération. En même temps, il a, en application de l'art. 3, ch. 3, du code pénal militaire du 13 juin 1927, soumis tout le personnel des Chemins de fer fédéraux au droit pénal militaire à partir du 29 août 1939 à 14 heures.

2. Le Conseil fédéral a, par arrêté du 15 septembre 1939, réglé les *rapports de service et les traitements du personnel fédéral*, celui des Chemins de fer fédéraux compris, pendant le service militaire actif.

Pour les *agents restés à leur poste*, l'arrêté susmentionné prévoit une extension des obligations de service, mais, en revanche, une limitation du droit à l'observation de la loi sur la durée du travail, aux vacances et aux congés, ainsi qu'à des indemnités spéciales. Pour les *agents appelés au service militaire actif*, il règle le droit à la rémunération. Pendant leur service militaire, les agents mariés engagés à *titre durable* ont droit à la rétribution entière, les agents célibataires au 75 % de la rétribution normale s'ils sont soutiens de famille et au 50 % s'ils ne le sont pas. Pour

le personnel engagé à *titre temporaire* seulement, le droit au salaire est limité à une certaine période suivant le temps passé par l'employé au service de la Confédération avant son entrée au service militaire actif. Pour les employés célibataires, ce droit au salaire est également réduit de 75 et 50 % par rapport à celui des employés mariés.

Si l'agent a le grade d'officier ou de sous-officier supérieur, une part de la solde variant entre 10 et 50 % suivant le grade est, au surplus, imputée sur sa rétribution pendant son service militaire actif ou son service complémentaire.

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

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

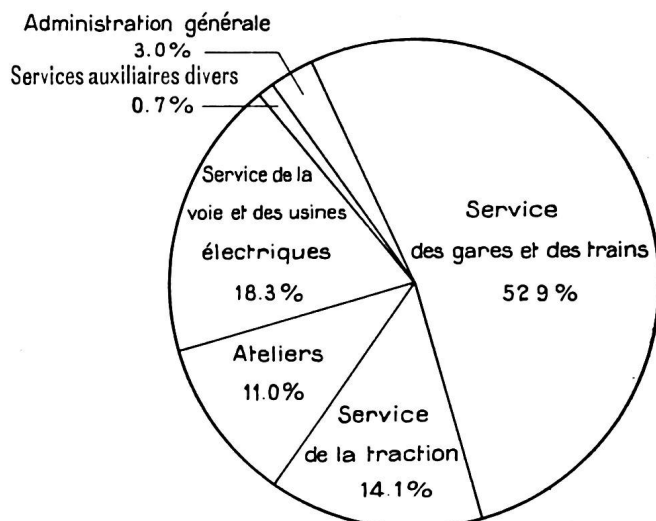
27 328	en 1939
27 631	en 1938

Diminution 303

Cette diminution du personnel du chemin de fer a entraîné un renforcement de l'effectif des ouvriers d'entrepreneurs, c'est-à-dire des ouvriers qui ne sont pas directement en rapports de service avec l'administration, mais sont fournis par des entrepreneurs privés, lorsqu'il y a un surcroît ex-

Figure 10.

Répartition du personnel entre les services en 1939.



ceptionnel de travail, pour renforcer des équipes du service de l'exploitation.

Le nombre moyen des ouvriers d'entrepreneurs a été de

1363	en 1939
980	en 1938

Augmentation 383

Depuis 1938, l'effectif du personnel s'est donc accru de 80 unités. Cette augmentation, nous la devons en partie au trafic supplémentaire auquel il a fallu faire face pendant l'Exposition nationale de Zurich, mais surtout à l'accroissement des transports de marchandises qui s'est fait fortement sentir après l'ouverture des hostilités entre l'Allemagne et les puissances occidentales, au début de septembre, et qui s'est maintenu jusqu'à la fin de janvier.

En outre, en vertu de l'arrêté sur les rapports de service et les traitements du personnel de la Confédération pendant le service militaire actif, pris par le Conseil fédéral le 15 septembre 1939, nous

avons rappelé au service, au cours des mois de septembre à décembre, 236 agents retraités. Ces pensionnés ont accompli en tout, dans cette période, 5802 journées de travail, principalement au service des gares et des trains.

4. Vu l'art. 16 de l'arrêté fédéral du 22 décembre 1938 assurant l'application du régime transitoire des finances fédérales (régime financier de 1939 à 1941), les traitements, appointements, salaires et rétributions fixes du personnel ont été réduits d'après les principes suivants :

- « 1^o Sont exonérés de la réduction : l'indemnité de résidence, les allocations pour enfants, un montant de 1800 francs et 100 francs par enfant au-dessous de dix-huit ans; le solde de la rétribution est réduit de treize pour cent.
- 2^o La rétribution des personnes mariées qui consacrent d'une manière permanente tout leur temps au service de la Confédération ne sera pas réduite au-dessous de 3500 francs, indemnité de résidence et allocations pour enfants non comprises.
- 3^o La rétribution des agents qui ne consacrent pas tout leur temps au service de la Confédération ou qui ne sont pas employés en permanence, de même que celle des apprentis, subira une réduction correspondante. »

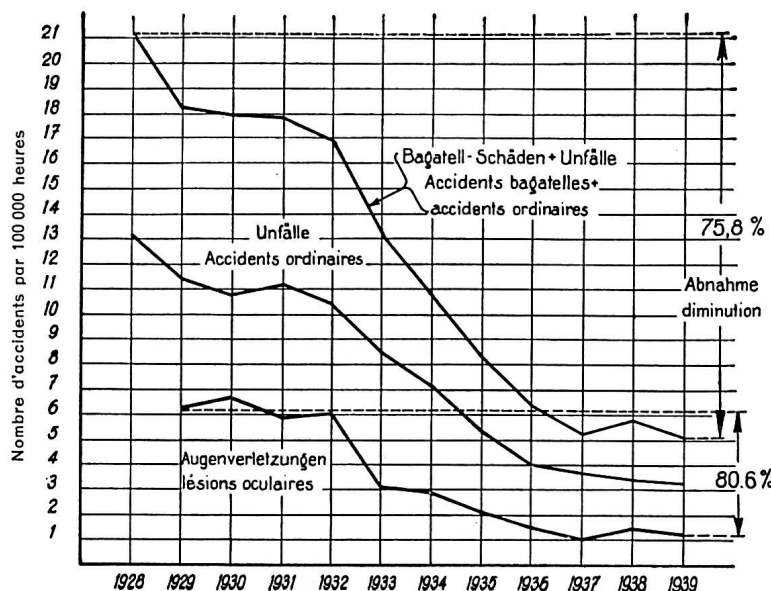
La réduction des traitements, appointements et salaires a permis d'économiser 11 399 815 francs en 1939 (11 639 735 francs en 1938).

5. Les *indemnités supplémentaires*, à l'exception de celles du personnel roulant, ont été réduites jusqu'à concurrence de douze pour cent du taux nominal au maximum, conformément à l'art. 17 de l'arrêté fédéral du 22 décembre 1938 cité au chiffre 4 ci-dessus et aux art. 17 et 18 de l'ordonnance du Conseil fédéral, du 27 décembre 1938, concernant la rétribution et l'assurance du personnel de la Confédération suisse.

Les *allocations supplémentaires du personnel roulant* ont été rajustées dans le règlement n° 22 du 17 mars 1939. Le nouveau règlement diffère sur

Figure 11.

Fréquence relative des accidents au service des ateliers.



plusieurs points de l'ancien et prévoit des taux correspondant à une réduction moyenne des précédentes allocations de 12 % environ.

6. Les *prestations de la caisse de pensions et de secours* ont été réduites de cinq pour cent en moyenne, mais au maximum de dix pour cent, en vertu de l'art. 19 de l'arrêté fédéral mentionné au chiffre 4 ci-dessus et de l'art. 23 de l'ordonnance précitée du Conseil fédéral, du 27 décembre 1938.

La réduction des prestations de la caisse de pensions a permis, en 1939, d'économiser 2 843 135 francs (2 728 681 francs en 1938).

7. Les *commissions disciplinaires* ont examiné six cas à l'intention des instances de recours. Ces dernières ont accepté, sans exception, les propositions qui leur furent présentées et qui, toutes, tendaient au maintien des peines.

8. Au cours de six séances, les *commissions du personnel* ont donné leur avis, pour être transmis aux divisions compétentes, sur diverses questions intéressant notamment les services des gares, des trains et de la traction.

9. Durant l'exercice, 31 agents ont présenté des *propositions tendant à améliorer les installations ou à rendre l'exploitation moins coûteuse* (propositions à primes). 25 d'entre eux ont reçu des mentions honorables et des primes pour un montant total de 2690 francs.

10. Nous avons octroyé des secours représentant une somme de 5025 francs, à la charge du *fonds de secours en faveur d'agents qui n'ont pas droit à la pension*, à 13 remplaçants et remplaçantes gardes-barrières ayant quitté le service pour raison d'âge et ne bénéficiant pas de la pension.

11. Nous avons alloué sur le fonds Guyer-Zeller des récompenses pour un montant de 1320 francs à huit agents — ou à leurs survivants — qui, *grâce*

à leur intervention prompte et intelligente, ont pu empêcher des accidents.

12. En vertu de l'art. 56 du statut des fonctionnaires, nous avons, dans 25 cas, donné de *plein gré des secours* à d'anciens agents licenciés du service par leur propre faute et se trouvant dans le besoin, ainsi qu'à des survivants de tels agents, eux-mêmes dans l'indigence. Ces secours se sont élevés au total à 27 897 fr. 50.

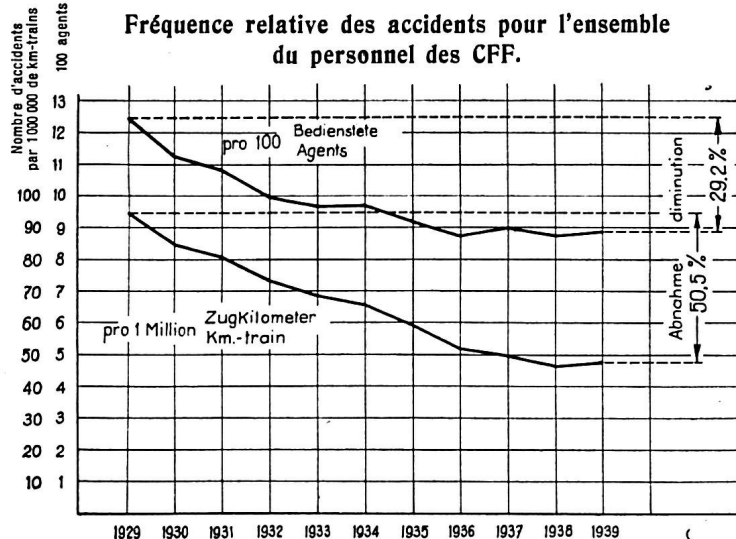
13. Le *service psychotechnique* a collaboré dans les limites habituelles *au choix, à l'examen et au contrôle psychotechnique de candidats* à des places aux Chemins de fer fédéraux. Il a examiné 475 candidats à des places d'apprentis professionnels et fait passer, en outre, à 237 d'entre eux un examen spécial destiné à révéler leur aptitude professionnelle. Par ailleurs, il a établi 160 rapports sur des candidats à des places d'apprentis du service des gares et 32 sur des candidats à des postes du service de l'administration centrale (contrôle des finances et comptabilité générale).

Nous avons choisi pour la première fois les candidats à des places du service de la traction d'après la nouvelle méthode. Des 387 candidats qui subirent l'épreuve pédagogique, 203 ont été examinés sur leurs aptitudes pratiques.

14. Aux services de la traction et d'entretien de la voie, nous avons poursuivi les *travaux d'organisation systématique de la prévention des accidents* et les études en vue d'éliminer tout risque d'accident. Le personnel du service d'entretien de la voie a eu l'occasion de se familiariser avec les principes de la prévention des accidents, ainsi qu'avec les mesures de précaution à prendre pour marcher ou travailler sur la voie et pour exécuter des transports de matériaux de superstructure ou des courses pour raisons de service.

Le graphique de la figure 12 indique la fréquence relative des accidents pour l'ensemble du personnel des CFF, à l'exception toutefois de celui des ateliers principaux.

Figure 12.



B. Assurance du personnel.

1. Caisse de pensions et de secours.

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

Cas d'invalidité et de décès	DG	Arrondissements			Total	Année précédente
		I	II	III		
<i>Invalides:</i>						
ayant droit à la pension complète (^a dont 70 des ateliers principaux)	90 ^a	169	192	182	633	677
ayant droit à une pension partielle	—	3	2	—	5	56
ayant reçu une indemnité unique.	—	—	—	—	—	2
<i>Assurés actifs décédés</i> (^b dont 15 des ateliers principaux)	18 ^b	39	40	40	137	148
veuves pensionnées.	16	29	28	34	107	120
orphelins pensionnés	11	21	30	36	98	93
orphelins de père et de mère, pensionnés	—	—	3	—	3	7
<i>Invalides décédés</i>	49	151	199	164	563	565
veuves pensionnées.	23	95	135	113	366	356
orphelins pensionnés	4	17	18	30	69	54
orphelins de père et de mère, pensionnés.	—	3	3	2	8	9
<i>Veuves décédées</i>	50	69	89	83	291	275
orphelins de père et de mère, pensionnés.	—	7	3	3	13	1
<i>Pension de veuve supprimée.</i>	—	1	—	—	1	—
orphelins de père et de mère, pensionnés	—	2	—	—	2	—
<i>Veuves remariées.</i>	—	1	—	1	2	5
orphelins n'ayant plus droit à la pension	15	57	77	70	219	234
orphelins de père et de mère n'ayant plus droit à la pension	6	6	5	3	20	27
<i>Assurés indemnisés conformément à l'art. 41.</i>	—	1	—	1	2	2

En outre, les commissions de la caisse ont accordé des secours dans le sens de l'art. 43 des statuts pour un montant de 28 214 fr. 85 (111 cas).

b. Le tableau ci-après donne l'effectif des

assurés actifs et des traitements assurés au 31 décembre 1939, ainsi que le nombre des invalides, veuves et orphelins pensionnés et des proches parents secourus.

<i>Assurés actifs</i>	1939	1938	Traitements assurés	
			1939	1938
Assurance complète	25 508	26 137	132 174 099 fr.	135 269 165 fr.
Assurance-épargne	1 264	942	3 136 010 »	2 385 039 »
	1939	1938	Pensions annuelles	
			1939	1938
Invalides pensionnés	11 481	11 424	42 187 991 fr.	41 742 342 fr.
» provisoirement pensionnés à la charge de l'exploitation	24	32	101 690 »	156 227 »
» partiels pensionnés	161	175	72 801 »	82 567 »
Veuves pensionnées	7 195	7 038	11 963 484 »	11 544 501 »
Orphelins pensionnés	1 020	1 097	505 586 »	543 115 »
Orphelins de père et de mère, pensionnés	83	86	80 649 »	84 180 »
Orphelins incapables de gagner leur vie, pensionnés	351	335	198 152 »	187 666 »
Invalides et proches parents secourus	61	66	30 622 »	32 901 »
Personnes secourues conformément à l'art. 56 de la loi sur le statut des fonctionnaires	23	22	24 960 »	24 000 »

Comme l'an passé, le nombre des assurés actifs et le montant des traitements assurés ont diminué par suite de la réduction du personnel. Le premier a fléchi de 307 unités, le second de 2 344 095 francs. Au cours de l'exercice, nous avons admis 511 nouveaux membres dans la caisse (25 dans l'assurance complète et 486 dans l'assurance-épargne).

c. Le compte de profits et pertes se solde, au 31 décembre 1939, par un déficit de 2,1 millions de francs environ, dû au fait que le service des intérêts n'a pas été assuré en plein. Ce déficit a cependant été atténué en raison de la prorogation de l'arrêté fédéral du 28 juillet 1936 réduisant temporairement les prestations des caisses d'assurance du personnel de la Confédération. Dans l'ensemble, compte tenu de la composition de la masse assurée et des conséquences

découlant de l'application des prescriptions statutaires, le résultat de l'exercice a été plus favorable que l'année précédente. Le gain ainsi réalisé, y compris l'économie provenant de la réduction des pensions, s'élève à 8 millions de francs, en chiffres ronds (6,2 millions de francs environ en 1938).

d. On trouvera à la page 126 du présent rapport tout renseignement sur le bilan arrêté le 31 décembre 1939.

e. Le portefeuille de la caisse de pensions et de secours, qui était de 358 896 772 fr. 30 en 1938, s'est accru de 6 392 489 fr. 50 et atteint ainsi la somme de 365 289 261 fr. 80. A la fin de l'année, l'évaluation des titres a fait ressortir une diminution de 9205 francs provenant de la baisse générale des cours.

2. Assurance contre les accidents.

a. En 1939, nous avons payé pour notre personnel à la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents, à Lucerne, les primes suivantes:

	<i>Pour les accidents professionnels:</i>	
	1939	1938
Salaires assurés	126 581 300 fr.	127 526 009 fr.
Primes	1 808 843 »	1 820 135 »
Taux de prime moyen	14,23 ‰	14,27 ‰

	<i>Pour les accidents non professionnels:</i>	
	1939	1938
Salaires assurés	126 042 656 fr.	126 766 489 fr.
Primes	689 506 »	693 515 »
Taux de prime moyen	5,47 ‰	5,47 ‰

La Caisse nationale nous a versé pour notre service d'agence 199 868 francs, contre 186 531 francs en 1938. Elle nous a également remboursé 182 013 fr. 50 comme rabais sur les primes pour accidents d'exploitation en 1938.

b. En 1939, nous avons accordé, à la charge du compte d'exploitation, un secours égal à celui de l'année précédente aux personnes bénéficiant d'une rente basée sur la responsabilité civile, en tant qu'elles étaient dans le besoin et remplissaient les autres conditions fixées par l'arrêté fédéral du 15 juin 1920. Nous avons également payé aux pensionnés de l'ancien chemin de fer du Seetal, à la charge du compte d'exploitation, l'allocation de renchérissement qu'ils recevaient de cette compagnie. Ces secours et allocations représentent au total une somme de 36 198 fr. 20, contre 36 662 fr. 45 en 1938.

3. Caisse d'assurance en cas de maladie.

Etaient assurés au 31 décembre 1939 conformément aux art. 16 et 17 des statuts (les chiffres correspondants de 1938 sont entre parenthèses):

Classe a (médecin et médicaments seulement) 22 129 (21 987) hommes et 1155 (1157) femmes;

Classe b (indemnité de chômage seulement) 0 (1) homme, aucune femme;

Classe c (médecin, médicaments et indemnités de chômage) 181 (172) hommes et 12 (13) femmes.

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

La classe a présente un solde passif de 62 841 fr. 15, tandis qu'en 1938, le solde passif était de 30 310 fr. 30. Conformément à l'art. 38, ch. 6, des statuts, le déficit doit être couvert moitié par les Chemins de fer fédéraux et moitié par la caisse (fonds de compensation). Le fonds de compensation a, de ce fait, diminué de 31 420 fr. 60. A la fin de l'exercice, il s'élevait à 506 163 fr. 25, contre 537 583 fr. 85 en 1938. Les comptes défavorables de l'année dernière nous ont obligés à porter la cotisation mensuelle de chaque membre de 3 fr. 50 à 3 fr. 70 à partir du 1^{er} janvier 1940.

La classe d'assurance b, pour la première fois, accuse un déficit de 99 fr. 70 par suite de la longue maladie d'un membre, qui est maintenant sorti de la caisse. Conformément aux statuts, ce déficit est couvert moitié par les Chemins de fer fédéraux, moitié par le fonds de compensation. Ce dernier, de ce fait, n'est plus à la fin de l'exercice que de 9109 fr. 60, contre 9159 fr. 45 un an auparavant.

La classe d'assurance c se solde moins favorablement qu'en 1938. Le bénéfice de 849 fr. 10 de l'année précédente a fait place, en effet, à un ex-

cédent de dépenses de 277 fr. 25 au cours de l'exercice. Il s'ensuit que le fonds de compensation a baissé de 1183 fr. 35 à 906 fr. 10.

Le fonds spécial s'est accru de 3711 fr. 95 (3653 fr. 60 en 1938) et se trouve être, à fin 1939, de 148 945 fr. (145 233 fr. 05 en 1938).

La morbidité au cours de l'exercice est indiquée à la page 130 du présent rapport, dans la statistique du compte de profits et pertes de 1939. Les frais par assuré (soins pharmaceutiques et médicaux, séjour dans un hôpital et autres moyens de guérison) se sont élevés à 45 fr. 05 (en 1938: 46 fr. 36) pour les caisses-maladie des ateliers et à 47 fr. 35 (en 1938: 45 fr. 25) pour celles des arrondissements. La situation s'est ainsi quelque peu améliorée pour les caisses-maladie des ateliers, tandis qu'elle s'est aggravée pour celles des arrondissements. Sur les neuf unités administratives, quatre, soit le même nombre que l'année précédente, accusent une perte (caisses-maladie des ateliers d'Yverdon et de Bellinzone, ainsi que des arrondissements de Lausanne et Lucerne).

Nous avons soumis les comptes de notre caisse-maladie pour 1938 à l'Office fédéral des assurances sociales; ils n'ont fait l'objet d'aucune observation.

C. Service médical.

1. Au cours de l'exercice, 15 182 cas de maladie et 3193 accidents nous ont été annoncés, contre 13 001 des premiers et 3310 des seconds en 1938.

Le total des jours de maladie et d'accident — absences de courte durée comprises — a été de 460 204 (437 782 en 1938), soit de 16,84 jours par agent, au lieu de 15,85 l'année précédente.

	en 1939	en 1938
dans les cas de maladie (courtes absences non comprises).	24,41 jours	26,70 jours
dans les cas d'accident	21,56 »	22,03 »

2. Nous avons fait		
en 1939	en 1938	
742	666	examens d'admission,
477	617	examens de cas de mise à la retraite,
1011	1210	examens de contrôle dans des cas de maladie.

3. Aussi bien pour le nombre des cas de maladie que pour les chiffres relatifs à la morbidité, l'augmentation est due à l'épidémie de grippe des mois de février et mars; si la durée exigée pour la guérison a été moins longue, nous le devons aussi aux cas de grippe, car beaucoup d'entre eux furent très courts.

VI. Economat.

A. Achat de matériaux.

Parmi les achats de *matériaux* effectués au cours de l'exercice, nous signalerons les plus importants:

matériel de superstructure et d'enclenchements (y compris 23 170 traverses de fer) 16 540 tonnes
traverses de bois (de provenance suisse) 87 685 pièces
matières de consommation pour la traction (charbon non compris) 8 069 tonnes
fer et autres métaux pour les ateliers, etc. 11 260 tonnes
matériaux de construction (ciment, carbure de calcium, etc., couleurs) . 1 469 tonnes
articles divers pour les ateliers, etc. . . 1 429 180 fr.
matières de chauffage, d'éclairage et de nettoyage; matériel électrique, clôtures, matières pour la destruction des mauvaises herbes et pour la lutte contre la poussière, etc. 3 468 490 fr.

Une hausse sensible des prix s'est déjà fait sentir dans les derniers mois de l'exercice aussi bien pour les matériaux que pour le charbon.

objets d'inventaire, matériel de bureau, etc. 1 260 405 fr.
drap et confection des uniformes . . 1 128 113 »

B. Vente de matériaux de rebut.

Nous avons vendu:

des matériaux de rebut des ateliers et autres services pour 462 175 fr.
du matériel de rebut de la voie pour 2 067 425 »

C. Ravitaillement en charbon.

Les arrivages de *combustible fossile* se sont élevés au total à 91 598 tonnes, contre 199 570 tonnes en 1938.

Nos stocks de charbon étaient de 191 814 tonnes au début de 1939 et de 130 706 tonnes à la fin de l'année, dont 46 898 tonnes de houille grasse de la Sarre entreposées pour le compte du Département fédéral de l'économie publique.

VII. Tarifs et publicité.

A. Généralités.

La *Conférence commerciale* des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic a tenu sa 50^e séance le 23 février.

B. Service des voyageurs et des bagages.

1. Nous avons délivré les *billets du dimanche* jusqu'au 14 mai inclusivement et à partir du 2 septembre.

2. Nous avons accordé toute l'année les facilités de transport propres à *stimuler la venue des étrangers en Suisse* (30 % de réduction sur les billets ordinaires pour voyages individuels et les abonnements généraux de 8 et 15 jours, 15 % sur les prix des billets pour sociétés et pour familles).

3. En ce qui concerne l'émission des *abonnements CFF pour parcours combinables* (série IV), nous avons introduit, le 1^{er} avril, les innovations ci-après:

- a. ce genre d'abonnement peut être établi pour deux personnes d'une même entreprise; dans ce cas, il n'est cependant utilisable que par une seule de ces personnes à la fois;
- b. il est possible aussi d'inclure dans ces abonnements, à titre d'essai, les parcours de 28 chemins de fer privés, ce qui permet de s'en servir dans une beaucoup plus large mesure que précédemment.

4. Les *abonnements régionaux de vacances* lancés en 1937 par quelques entreprises de transport privées pour les régions touristiques les plus importantes ont été aussi émis pendant la saison de 1939. Les Chemins de fer fédéraux étaient intéressés à quelques-uns de ces abonnements.

5. Comme ces dernières années, les administrations intéressées au tarif pour le transport de sociétés, à l'exception du chemin de fer du Sihltal, ont accordé d'une manière générale pendant l'hiver 1939/40 aux *écoles publiques et privées* (écoles, instituts et pensionnats), pour les *excursions d'hiver* qu'elles organisent et dirigent, les taxes d'aller et retour les plus faibles du tarif pour écoles (taxes du 1^{er} degré d'âge).

6. A l'occasion de l'*Exposition nationale suisse, à Zurich* (6 mai—29 octobre), nous avons pris les mesures tarifaires extraordinaires suivantes:

1^o La durée de validité des billets ordinaires d'aller et retour retirés pour une gare quelconque de Zurich par *les exposants, leurs employés et ouvriers* pouvait être portée à 30 jours, sur présentation d'une carte de légitimation donnée par l'Exposition.

2^o *Visiteurs de l'Exposition:*

- a. Des *billets spéciaux d'aller et retour*, valables 10 jours, étaient délivrés quotidiennement aux visiteurs isolés, à la *taxe normale de simple course*. Aux enfants de 4 à 16 ans, ces billets étaient remis à moitié prix. A l'aller comme au retour, les porteurs de tels billets bénéficiaient d'une réduction de 50 % sur la surtaxe pour trains directs. Pour le premier changement de parcours de billets spéciaux, seule la moitié (pour les enfants de 4 à 16 ans le quart) de la taxe de détournement et de la taxe supplémentaire pour trains directs était perçue.
- b. Du 1^{er} mai au 29 octobre, un abonnement d'Exposition nationale fut mis en vente; il était valable 16 jours et donnait droit, pendant 4 jours laissés au choix du titulaire, à un nombre illimité de courses sur les lignes des

CFF (y compris celles de Vevey-Chexbres et Nyon-Crassier) et de 39 des principales entreprises de transport privées. L'abonné pouvait en outre obtenir, pendant ces quatre jours, des billets ordinaires de simple course et d'aller et retour à *demi-taxe* sur les lignes de 63 autres entreprises de transport privées, ainsi que sur les lignes automobiles ouvertes au tourisme qu'exploitent l'administration des postes suisses et les chemins de fer électriques de la Gruyère; les 12 autres jours, il avait droit à des billets semblables sur toutes les lignes figurant dans l'abonnement (CFF et 102 entreprises de transport privées, ainsi que les lignes automobiles précitées). Néanmoins, pendant les 16 jours de validité de son titre de transport, l'abonné ne pouvait retirer en tout que 20 billets à demi-taxe.

- c. Une réduction de 30 % sur les taxes prévues par le tarif pour *sociétés* et *écoles* a été octroyée du 6 mai au 29 octobre. En outre, un rabais supplémentaire de 25 % fut accordé sur les taxes ainsi réduites en faveur des écoles des régions suisses très éloignées de Zurich. Ce rabais exerçait ses effets à partir d'une taxe minimum de 5 fr. 50 pour les I^{er} et II^e degrés d'âge et de 7 francs pour le III^e. Pour compenser la diminution de recettes que représentait pour les chemins de fer cet abandon d'une partie des taxes, le Département des postes et des chemins de fer a consenti un crédit ne devant toutefois pas excéder 80 000 francs. De leur côté, les écoles situées à la périphérie de Zurich ont renoncé à la réduction de 30 %. Le surcroît de recettes qui en résulta fut mis à la disposition de «Pro Juventute», pour son œuvre de secours en faveur des écoles de montagne.

Le nombre des visiteurs de l'Exposition nationale a dépassé toute attente; il s'ensuit que le trafic à destination de Zurich fut également très fort. Les chiffres ci-dessous permettent de se faire une idée de l'importance de ce mouvement de voyageurs qui aurait été sans doute plus considérable encore si la guerre n'avait pas éclaté:

	Nombre de titres de transport délivrés
Billets isolés.	1 482 000
Billets pour sociétés (billets pour trains spéciaux compris)	413 500
Billets pour écoles	207 900
Abonnements EN	45 250
Total	2 148 650

7. Le 1^{er} juin, nous avons opéré une *réduction des taxes pour bagages et colis express*. Ces taxes étaient jusqu'alors de 10 % supérieures à celles de grande vitesse. Une réduction des taxes pour bagages supposait donc un abaissement des taxes G. V. Dans sa 50^e séance, le 23 février 1939, la Conférence commerciale décida de former les taxes de grande vitesse en majorant de 50 %, au lieu de 100 %, les taxes de la classe 1 des expéditions partielles en petite vitesse. Cette modification permit d'avoir des taxes pour bagages 20 % plus fortes que celles de grande vitesse, bien que réduites de

Figure 13.

Recette moyenne par voyageur, compte tenu de la diminution du pouvoir d'achat de l'argent (indice). 1913-1939.



18 % par rapport à l'ancien barème. Par ailleurs, la taxe minimum par expédition de bagages ou de colis express a été ramenée de 60 à 50 centimes et des unités de poids intermédiaires de 15, 25, 35 et 45 kg. ont été créées. Par la même occasion, nous avons prévu les nouvelles conditions de transport suivantes:

- a. Pour les *bicyclettes*, en cas de présentation d'un billet valable pour le trajet à effectuer, les taxes ci-dessous sont perçues:

sur des distances de:	pour une bicyclette	
	à une selle	à deux selles
1 à 75 km.	0 fr. 50	0 fr. 75
76 à 150 km.	1 » —	1 » 50
151 km et au-delà . . .	1 » 50	2 » 25

Les titulaires d'abonnements généraux, d'abonnements donnant droit à des demi-billets ou d'abonnements pour parcours déterminés n'ont à payer, pour leur bicyclette, que la *moitié* des taxes fixées pour une bicyclette à une selle;

- b. les *canots pliants* d'un poids ne dépassant pas 60 kg. et les *tentes de campement*, qui étaient jusqu'ici transportés gratuitement, sont maintenant soumis aux mêmes taxes que les bicyclettes à une selle à condition qu'un billet valable pour le trajet à effectuer soit présenté; pour les canots pliants d'un poids supérieur, les expéditeurs doivent payer les taxes prévues pour les bicyclettes à deux selles;

- c. les *voitures pour enfants* sont transportées *gratuitement* en trafic réciproque des gares des Chemins de fer fédéraux, ainsi qu'avec les gares de quelques chemins de fer privés (par exemple les chemins de fer rhétiques, Coire-Arosa, Frauenfeld-Wil, Central thurgovien), moyennant présentation, à la consignment, d'un billet pour le même parcours que celui du transport. En trafic avec les gares des autres entreprises de transport privées (à part quelques rares exceptions), c'est la moitié des taxes pour bicyclettes à une selle qui est perçue;

- d. une réduction de 33 $\frac{1}{3}$ % est accordée pour le matériel professionnel des musiciens, des artistes et de théâtre. Les consignateurs doivent prouver qu'il s'agit de matériel de cette nature et présenter leur billet;
- e. les gros objets isolés facilement transportables, mais qui ne peuvent pas être pris aisément avec soi dans les voitures (par exemple les contrebasses, les couronnes mortuaires, etc.), sont admis au transport gratuit dans les fourgons.

La réduction de 33 $\frac{1}{3}$ %, dont les voyageurs bénéficiaient autrefois déjà pour les échantillons, est aussi octroyée sur les nouvelles taxes. La gratuité de transport des skis, des luges, des pierres de curling, ainsi que des engins de hornuss est maintenue.

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

a. Abonnements de parcours:

<i>Abonnements mensuels</i>		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.	
		1939	1938	1939	1938
Série I :	Abonnements ordinaires pour un nombre illimité de courses	67 785	70 103	940 945	963 498
Série I ^a :	Abonnements ordinaires pour deux courses journalières simples.	81 959	81 824	1 215 279	1 217 846
Série II :	Abonnements d'écoliers pour un nombre illimité de courses	180 365	178 288	1 692 030	1 663 244
Série II ^a :	Abonnements d'écoliers pour un nombre illimité de courses, pouvant être effectuées certains jours seulement.	54 836	57 429	359 340	371 441
Série III :	Abonnements d'ouvriers pour une course aller et retour par jour ouvrable.	408 280	395 551	3 975 597	3 907 152
Série III ^a :	Abonnements d'ouvriers pour deux courses aller et retour par jour ouvrable.	98 925	100 666	779 430	790 711
Série IV :	Abonnements annuels pour parcours combinables	2 697	2 189	497 769	385 426
Série A :	Abonnements pour 20 courses simples à effectuer en trois mois	40 494	43 038	376 056	418 099
Série B :	Abonnements pour 10 courses aller et retour à effectuer en trois mois	33 746	38 764	884 083	1 015 207
Série B I :	Abonnements pour 10 courses aller et retour à effectuer en un mois	63 143	55 147	682 597	603 175
Abonnements d'ouvriers pour visites à la famille . . .		3 863	3 526	59 047	52 110
Total		1 036 093	1 026 525	11 462 173	11 387 909

b. Abonnements généraux:

<i>Abonnements généraux de</i>		Nombre d'abonnements délivrés	
		1939	1938
8 jours		5 387	7 864
15 »		5 474	6 447
30 »		1 049	1 235
Abonnements de courte durée		11 910	15 546
3 mois, pour 1 personne		1 475	1 839
3 » » 2 personnes		16	57
12 » » 1 personne ¹⁾		6 211	6 691
12 » » 2 personnes ²⁾		253	244
Abonnements de longue durée		7 955	8 831

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

au total		part des CFF	
1939	1938	1939	1938
7 834 891 fr.	8 709 345 fr.	6 628 612 fr.	7 382 084 fr.

c. Abonnements donnant droit à des demi-billets:

		Nombre d'abonnements délivrés		Produit de la vente			
		1939	1938	au total		part des CFF	
		1939	1938	1939	1938	1939	1938
pour 3 mois. . .		1 832	2 192	297 882 fr.	344 601 fr.	263 746 fr.	305 112 fr.
» 12 » . . .		823	918				

¹⁾ Dont 5462 payés par acomptes (l'année précédente 5871).
²⁾ „ 225 „ „ „ („ „ 209).

d. Billets combinables suisses:

Nombre de billets délivrés		Produit de la vente		part des CFF	
1939	1938	1939	1938	1939	1938
98 986	145 028	3 979 853 fr.	5 863 744 fr.	2 659 786 fr.	3 854 316 fr.

e. Billets internationaux à coupons combinables:

Nombre de billets délivrés en Suisse		Recettes ¹⁾		part des CFF	
1939	1938	1939	1938	1939	1938
10 570	12 590	1 044 511 fr.	1 925 529 fr.	886 166 fr.	1 646 011 fr.

f. La vente des billets pour parcours des Chemins de fer fédéraux, par des *agences de voyage privées*, a produit 5 108 506 fr. (7 705 206 fr. en 1938).

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

agence de Londres: 1 896 054 fr. (3 136 635),
 dont pour la Suisse 677 740 fr. (1 335 674);
 » » Paris: 1 042 645 fr. (1 744 709),
 dont pour la Suisse 393 447 fr. (713 007);
 » » Berlin: 1 939 641 fr. (2 209 966),
 dont pour la Suisse 719 254 fr. (960 190);
 » » New York: 79 716 fr. (153 734),
 dont pour la Suisse 67 001 fr. (126 781);
 » » Vienne: 168 712 fr. (572 871),
 dont pour la Suisse 156 690 fr. (153 111);
 » » Rome: 244 562 fr. (269 085),
 dont pour la Suisse 176 585 fr. (208 508);
 » d'Amsterdam: 512 767 fr. (622 245),
 dont pour la Suisse 341 339 fr. (389 893);
 » de Bruxelles: 428 699 fr. (552 540),
 dont pour la Suisse 259 172 fr. (434 557);
 » » Stockholm: 42 741 fr. (23 047),
 dont pour la Suisse 42 741 fr. (23 047);
 » du Caire: 15 568 fr. (14 041),
 dont pour la Suisse 15 568 fr. (14 041);
 » de Prague²⁾ —

h. La vente des billets émis pour les *trains spéciaux à prix réduits organisés par l'administration* a produit 230 300 fr. (309 850 fr.), après déduction des frais de publicité, qui s'élèvent à 14 300 fr. en chiffres ronds (19 000 fr.).

i. Les recettes que les *excursions à prix réduits, organisées sous forme de voyages de sociétés par les gares* des CFF, ont procurées à notre réseau en 1939, se sont élevées, après déduction des frais de publicité (61 902 fr. contre 102 822 fr. en 1938), à 1 218 746 fr. (1 758 245 fr.).

C. Trafic des marchandises et des animaux.

1. Dans le *tarif international des marchandises*, des restrictions ont été apportées au trafic avec plusieurs pays. Elles ont trait aux prescriptions relatives au paiement des frais de port, aux remboursements et aux débours. Le droit de modifier le contrat de transport a également été limité en ce qui concerne ces frais et remboursements.

Une nouvelle disposition autorise aussi, à la place du paiement au comptant des frais de douane à la frontière suisse, l'inscription du montant des droits de douane dans le compte courant que l'expéditeur ou son mandataire — qui assiste au dédouanement — possède à la gare frontière où la marchandise est dédouanée.

2. Nous avons modifié et complété les *prescriptions générales de tarif* et la *classification des marchandises* comme il suit:

A l'art. 14, nous avons prévu une nouvelle manière de taxer les envois d'explosifs, de poudres de tir et de munitions, pour lesquels les prescriptions réglementaires exigent l'emploi d'un wagon spécial, en ce sens que nous avons abaissé le poids minimum à taxer de 5000 kg de la classe 1 des wagons complets à 2000 kg de la classe 1 des expéditions partielles pour les expéditions de détail et de 10 000 kg de la classe 1 des wagons complets à 5000 kg de la même classe pour les expéditions par wagons complets.

L'année dernière, nous avons accordé dès le 1^{er} octobre déjà, pour les semenceaux d'origine étrangère, la réduction de 50 % du prix de transport

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

²⁾ Ce n'est qu'après de longs pourparlers que nous avons obtenu une concession pour la vente des billets, mais nous n'avons pas pu en profiter en raison de la situation internationale.

concée en vertu de l'art. 22, pendant la période du 15 octobre au 15 mai, pour les semenceaux de pommes de terre provenant de cultures visitées et reconnus sains et purs de sorte. La régie des alcools a pris à sa charge les frais de transport, calculés sur la moitié du poids, des semenceaux de pommes de terre d'origine suisse, de sorte que ceux-ci ont pu être transportés gratuitement.

Nous avons admis un nouvel article dans la classification des marchandises:

«1358. Nitrate de plomb, expédition partielle 1, wagon complet I, T. E. N° 43 G».

Le groupe III, engrais et amendements, a subi des modifications nécessitées par la parution de la nouvelle édition du tarif exceptionnel n° 14. A la position 800 (minéraux contenant du bore), nous avons ajouté une disposition accordant le transport par wagon couvert et, à la position 1348 (acétate de plomb), le tarif exceptionnel n° 43. A la position 1546 (nitrocellulose, pressé, contenant au moins 15 % d'eau), nous avons biffé dans la colonne «observations» le renvoi à l'art. 14 des prescriptions générales de tarif.

3. Le 1^{er} juin, nous avons réduit le barème des taxes normales pour les *expéditions partielles à grande vitesse* en trafic interne et direct suisse. Les nouvelles taxes ne dépassent plus que de 50 % (au lieu de 100 % comme jusqu'alors) celles de la classe 1 des expéditions partielles, ce qui équivaut à une réduction de 25 %.

4. Nous avons accordé pour 20 expositions de marchandises et 50 expositions d'animaux l'application du *règlement concernant l'octroi de réductions de taxes pour les objets destinés à des expositions*.

5. Les agents du *service de propagande* pour le trafic des marchandises se sont rendus auprès de 217 clients du chemin de fer et dans 99 gares. Ont été conclus: 598 nouveaux contrats pour transports de marchandises par wagons complets, 33 pour envois par lots de 1000 kg. au minimum, 77 pour expéditions partielles et 22 pour expéditions de bétail. Les CFF ont repris encore 238 accords de l'ancienne Sesa. Quant à l'agence commerciale de Bâle, elle s'est présentée dans 135 entreprises.

En commun avec les chemins de fer privés et l'Office fédéral des transports, nous avons, après la mobilisation, établi, en ce qui concerne le maintien des ententes existantes et la conclusion de nouvelles ententes destinées à lutter contre la concurrence automobile, les règles suivantes:

Les ententes existantes sont maintenues avec une seule clause, en plus stipulant qu'au cas où des suppléments de guerre devraient être appliqués par la suite, ils le soient également aux taxes contractuelles.

De nouvelles ententes pour wagons complets et expéditions partielles d'au moins 1000 kg. seront conclues si l'expéditeur s'engage à remettre ses marchandises exclusivement au chemin de fer pendant deux ans. A titre de garantie de l'observation de cet engagement, le chemin de fer retiendra 50 % des ristournes à toucher par la maison contractante pendant la première année de validité de l'entente. Dans ce cas encore, les suppléments de guerre restent réservés.

Les ententes pour rabais en trafic des expéditions partielles sont maintenues. De nouvelles ententes peuvent être également conclues aux conditions actuelles.

6. Pour empêcher l'encombrement des gares frontières, nous avons pris diverses mesures propres à accélérer le trafic des marchandises. Nous avons, entre autres, doublé les *indemnités de retard* prévues aux §§ 35, 37 et 38 du tarif des frais accessoires, qui doivent être perçues, en cas de dépassement des délais de réexpédition, pour les wagons à marchandises appartenant au chemin de fer ou à des particuliers.

7. Nous avons apporté aux *tarifs exceptionnels communs suisses* les principales modifications et adjonctions suivantes:

Les taxes pour expéditions partielles en grande vitesse figurant dans les tarifs exceptionnels n° 2 pour plantes vivantes et n° 3 pour denrées alimentaires ont été supprimées, parce que supérieures au nouveau barème commun de taxes normales pour expéditions partielles en grande vitesse.

Le t. e. n° 4 pour le transport en grande vitesse de pain, beurre frais, viande, etc. a été réédité le 1^{er} juin; il contient des taxes réduites correspondant au nouveau barème des taxes normales de grande vitesse.

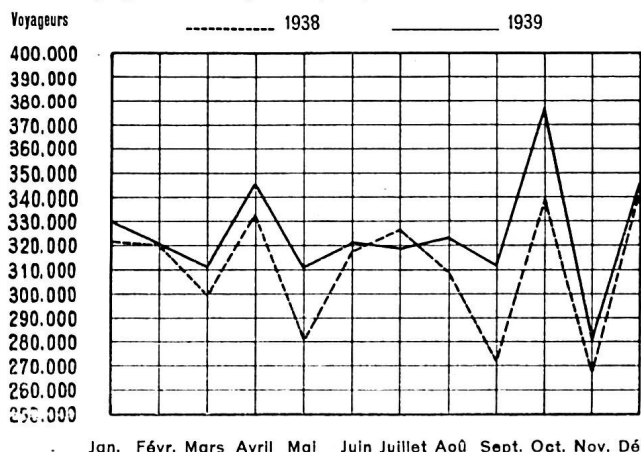
Le 1^{er} mars a paru une nouvelle édition du t. e. n° 14 pour engrais. Elle renferme des taxes réduites de 30 % environ au bénéfice desquelles ne sont admis que les expéditeurs et les destinataires dont les marchandises dénommées dans ce tarif sont exclusivement transportées par chemin de fer sur des distances supérieures à 25 km. Si cette condition n'est pas remplie, ce sont les taxes plus élevées de l'ancien tarif, contenues dans une annexe, qui sont appliquées.

Nous avons informé les services que la pierre à chaux non calcinée, moulue (carbonate de chaux), était assimilée à la «chaux pour engrais» et, comme telle, devait être transportée non pas aux prix du t. e. n° 19 pour pierres, mais à ceux du t. e. n° 14, qui sont plus faibles.

Nous avons biffé dans le t. e. n° 22 pour déchets, etc., les articles: cornes d'animaux, onglons et sabots, os et os concassés, ainsi que carcasses humides, qui ont été insérés dans le nouveau t. e. n° 14, dont les taxes sont maintenant plus réduites.

Figure 14.

Voyageurs transportés par jour en 1938 et 1939.



Jan. Févr. Mars Avril Mai Juin Juillet Aoû Sept. Oct. Nov. Déc

Nous avons ajouté dans la nomenclature des marchandises du t. e. n° 43 pour le transport de matières destinées à combattre les maladies et les parasites des plantes les produits suivants: «acétate de plomb (sel de saturne) et nitrate de plomb».

Nous avons appliqué en 1939 également le t. e. temporaire n° 50 pour produits agricoles d'origine suisse.

8. Le 1^{er} mai a paru un tarif-marchandises dans lequel sont réunies les *taxes exceptionnelles* et de *concurrence* publiées jusque-là dans différents tarifs ou seulement dans la «Feuille officielle des chemins de fer».

Nous avons introduit les taxes exceptionnelles suivantes pour les transports de marchandises par wagons complets:

a. en trafic interne suisse:

pour coke et poussier de coke provenant d'usines à gaz suisses de Bâle-Kleinhüninger-hafen à Renens (Vd) et à Baulmes; pour tabac brut de Buchs (St-G.), Coire, Mels, Payerne et Sargans à destination de Balerna; pour acide sulfurique d'Uetikon CFF à Thoune et à Viège; pour tourbe de provenance suisse d'Oberriet à Genève-Cornavin; pour pyrites de Schwyz à Uetikon CFF, de scories de forges de Gerlafingen à Bex CFF, de mélasse pour fourrage d'Aarberg à Berg;

b. pour l'exportation:

de carbure de silicium servant à l'aiguisage, aux constructions et à la fabrication de produits réfractaires de Bodio à toutes les gares frontières; d'extrait de châtaignier de Maroggia-Melano à Ste-Marguerite et Buchs (St-G.), ainsi que de minerai de fer de Trübbach à Bâle CFF et Constance.

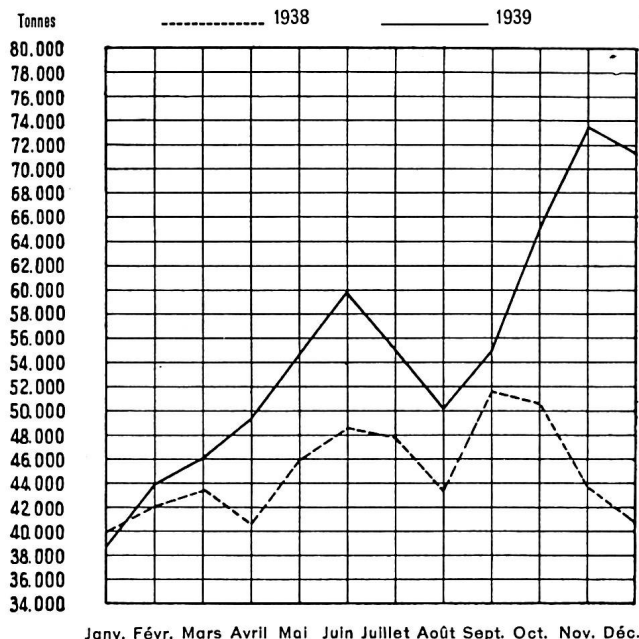
9. Du 12 juillet au 15 octobre, les chemins de fer intéressés au service direct suisse des marchandises ont octroyé une réduction de taxe de 50 % aux camps de travail du service de secours de l'Union nationale des associations générales d'étudiants de Suisse, pour le transport à l'aller et au retour du matériel de campement, ainsi que des denrées alimentaires.

Pour les dons recueillis par la Croix-Rouge suisse en faveur des soins médicaux et pharmaceutiques à donner aux militaires tombés malades pendant la mobilisation, ainsi que pour les dons en faveur des populations du Valais victimes des éboulements, les entreprises de transport suisses participant au service direct des marchandises ont accordé la gratuité de transport.

10. A la demande du Chemin de fer du Reich, il nous a fallu, le 15 mai, suspendre le service par ferry-boats sur le lac de Constance entre Friedrichshafen et Lindau, d'une part, et Romanshorn, d'autre part. A la suite de cette mesure, les taxes du tarif des marchandises du lac de Constance ont été supprimées pour toutes les relations transversales. Depuis lors, les transports effectués auparavant par le lac de Constance sont généralement acheminés, sur la base de la distance totale la plus courte, soit par Ste-Marguerite-Lindau, soit par Constance et les points de transit de l'ouest.

Figure 15.

Tonnage des marchandises transportées par jour ouvrable en 1938 et 1939.

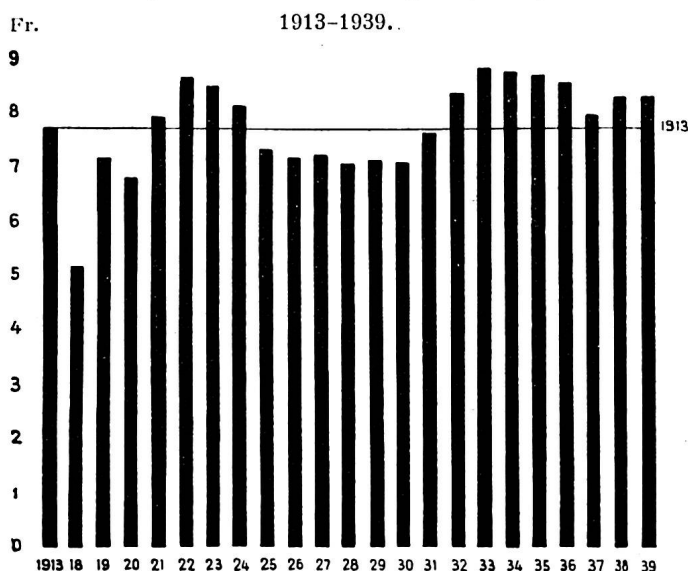


11. Tenant compte de la situation nouvelle, nous avons apporté, après que la guerre eut éclaté dans les pays voisins, des restrictions à l'application de la *parité de port avec les lignes ferroviaires étrangères* (avis F. O. n° 72/R). Nous avons complètement supprimé les réductions de taxes concédées autrefois, en raison de la concurrence maritime, pour le trafic de transit.

12. En ce qui concerne le trafic des marchandises *germano-suisse*, nous avons dû, par suite de la modification des conditions tarifaires et monétaires qui s'est produite à l'étranger, faire paraître une nouvelle édition des tarifs exceptionnels pour fers et aciers; pour gravier de pierre ponce et sable, pour carreaux et dalles en argile, pour ciment, etc., de Thayngen et pour ardoises brutes de Frutigen; pour la pâte

Figure 16.

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



de bois mécanique et chimique (cellulose), ainsi que pour les électrodes en charbon; il en a été de même du tarif exceptionnel pour sels potassiques de Buggingen, à cause de la réduction du tarif exceptionnel suisse n° 14.

Tandis que les taxes du tarif de l'Union tchécoslovaque-suisse des chemins de fer étaient supprimées, de nouveaux tarifs exceptionnels germano-suisse pour le houblon, le verre et la verrerie, les produits céramiques, ainsi que pour le papier et le carton au départ de gares de la région des Sudètes ont été créés.

Le 1^{er} novembre, nous avons introduit des surtaxes pour modifications d'itinéraire pour les envois de marchandises par wagons complets à destination de la Suisse qui, à cause des hostilités, doivent être acheminés par une autre voie que celle qui est prévue par le tarif. Ces surtaxes servent d'indemnités pour l'excédent kilométrique résultant de la modification de l'itinéraire suisse.

Les envois faisant défaut, le tarif exceptionnel pour huiles minérales de graissage, etc., a été abrogé le 31 octobre.

13. Les *tarifs-marchandises austro-suisse* ont cessé d'être valables le 31 décembre 1939. Si besoin est, des tarifs seront prévus en trafic-marchandises germano-suisse pour les remplacer.

14. Le supplément de change de 40 % perçu depuis le 7 octobre 1936 sur les taxes du *tarif de transit* pour les transports de marchandises entre *Buchs (St-G.)*, etc., d'une part, et *Bâle CFF*, etc., d'autre part, n'est plus prélevé depuis le 15 avril, parce que, du fait de l'application du barème allemand de bout en bout, de l'Autriche au point frontière franco-allemand, la situation tarifaire a évolué en faveur des lignes concurrentes du nord.

15. A la suite de diverses modifications de taxes étrangères, on a réédité le 1^{er} août le tarif exceptionnel pour huiles minérales au départ de *gares allemandes desservant des ports danubiens*.

16. Le 31 décembre 1939, le tarif-marchandises pour wagons complets entre l'*Autriche* et les *points frontières français et luxembourgeois* a été supprimé sans être remplacé.

17. Le tarif international de transit pour le transport de *charbons anglais des ports de mer du nord de la France à Bâle*, dont les taxes étaient fortement réduites pour tenir compte de la concurrence fluviale rhénane, a été abrogé le 15 décembre et remplacé par une nouvelle édition correspondant au tarif normal.

18. Dans le tarif-marchandises *néerlandais-suisse*, les taxes pour le trafic maritime ont été abaissées en vue de leur adaptation aux conditions de tarif d'Anvers. Le tarif a été ensuite complété par une série de nouveaux articles, tels que légumes, fruits, pommes de terre, œufs, beurre, légumes à cosses, riz, plantes vivantes, graines et semences.

Les chemins de fer français ont suspendu à partir du 15 décembre l'application de ce tarif sur leurs lignes, de sorte qu'il n'est plus valable que pour les transports empruntant des lignes allemandes.

19. Les tarifs internationaux de transit PV entre Bâle, Buchs (St-G.) trs., ainsi que les gares de

Suisse centrale et orientale, d'une part, et les *ports français du nord*, d'autre part, ont été réédités le 1^{er} août. Les augmentations de taxes contenues dans la nouvelle édition étaient dues principalement à l'accord de répartition du trafic conclu le 1^{er} mai 1939 entre les chemins de fer étrangers et la navigation rhénane.

20. En trafic-marchandises *italo-suisse*, un 10^e supplément à la 1^{re} partie, division B, des tarifs (prescriptions de tarif et classification des marchandises) a paru le 1^{er} novembre; il comprend une réédition complète des prescriptions générales de tarif, ainsi que les dispositions complémentaires spéciales à la convention internationale des marchandises. La partie réglementaire I A du tarif du 22 décembre 1908 a pu être définitivement annulée.

Le 1^{er} décembre, un nouveau tarif pour le transport de charbon au départ de S. Giuseppe di Cairo et Savona Marittima est entré en vigueur. Il prévoit une hausse des taxes due à la disparition partielle de la concurrence française.

21. En trafic-marchandises *germano-italien*, les taux pour un tonnage minimum de charbon de la Ruhr ont été augmentés, le 1^{er} février, de 25 pfennige par tonne pour l'ensemble du parcours non italien.

Le 25 octobre, des suppléments pour modifications d'itinéraire ont été prévus dans le tarif pour charbons; ils s'appliquent aux envois en provenance de l'ouest de l'Allemagne qui, en raison de la guerre, doivent être acheminés par les points frontières situés à l'est, de Waldshut à Buchs (St-Gall), au lieu de Bâle.

22. En trafic-marchandises *Pays nordiques-Italie*, les taux des classes normales de tarif 1-40 ont dû être calculés à nouveau et adaptés à la situation tarifaire nouvellement créée par l'extension du barème allemand jusqu'au Brenner et la suppression du supplément de change suisse. Ils ont été mis en application le 1^{er} janvier 1939 par la publication d'un supplément au tarif.

23. Le 1^{er} mai a paru une nouvelle édition du tarif-marchandises entre la *Belgique et l'Italie* pour le trafic de la rive gauche du Rhin. Cette édition a été nécessitée par les nombreuses modifications qui se sont produites en matière tarifaire et monétaire.

24. Par suite de la guerre, les *tarifs* suivants de l'*Union internationale* ont été abrogés au cours de l'exercice:

tarif hispano-allemand pour oranges, le 10 novembre, tarif germano-français pour pâtes à carton, tarif germano-français pour oranges, tarifs pour denrées alimentaires de la Yougoslavie et de la Hongrie vers les ports de mer français du nord, le 15 décembre.

25. Les quatre derniers mois de l'exercice, qui furent des mois de guerre, ont constitué un tournant décisif pour la politique générale des tarifs. Pour tenir compte des intérêts de la population et de l'économie, nous avons maintenu au même taux les prix de transport des services des voyageurs et des marchandises, bien que cela impliquât pour nous des sacrifices. Les chemins de fer ont ainsi contribué pour leur part à la lutte contre le renchérissement de la vie.

D. Publicité.

1. L'année 1939 a été marquée par la conflagration européenne qui a éclaté au début de septembre. Bien que les fluctuations du mouvement touristique eussent fait pressentir depuis longtemps ce bouleversement tragique, les bureaux de propagande n'en travaillèrent pas moins à assurer le succès de la saison d'été. Malheureusement, les circonstances défavorables neutralisèrent ces efforts dans une assez sensible mesure.

D'après les enquêtes faites par le bureau fédéral de statistique, il y eut pendant les mois de juin, juillet, août et septembre 271 000 arrivées d'hôtes étrangers et 1 142 000 nuitées de moins qu'au cours de l'été précédent, ce qui représente une diminution de 30 % pour les premières et de 29 % pour les secondes. Nous avons constaté un recul particulièrement fort du trafic d'Angleterre et d'Amérique vers la Suisse, tandis que le nombre des touristes hollandais, belges et même italiens fléchissait beaucoup moins rapidement. Dès le 1^{er} septembre, il est vrai, tous les hôtes étrangers — même, pour un temps, ceux des pays susindiqués — délaissèrent complètement la Suisse.

La clientèle suisse, elle, est restée fidèle à nos lieux de villégiature en ces temps difficiles; s'il y eut durant l'été — septembre compris —, 89 000 personnes (9 %) et 524 000 nuitées (12 %) de moins qu'en 1938, la diminution n'est, en effet, pas très importante, comparée à celle du nombre des étrangers; elle l'est d'autant moins que maints voyages de vacances ont été remplacés par une visite à l'Exposition nationale de Zurich et que le tourisme a été sérieusement entravé par la mobilisation générale.

Il convient d'ajouter encore quelques mots sur la fréquentation des stations d'hiver. Janvier, février et mars 1939 nous ont donné une preuve réjouissante de l'essor que prend la pratique des sports d'hiver. Mais il va de soi que la Suisse n'est pas la seule à offrir des occasions idéales de faire l'un ou l'autre de ces sports, de sorte que, pour attirer la clientèle en hiver, des efforts semblables à ceux qui étaient prévus pour la saison 1939/40, s'imposeront à l'avenir comme par le passé, si la situation est normale. En décembre 1939, les stations d'hiver ont été très fréquentées par les Suisses dont l'affluence a même dépassé celle de l'année précédente. Quant aux étrangers, ils furent six fois moins nombreux; à vrai dire, les nuits qu'ils passèrent dans ces stations représentent un peu plus du tiers des chiffres de 1938.

2. Au cours du premier trimestre, les agences de New York et du Caire se sont installées dans des bureaux mieux appropriés à leurs besoins. Peu avant Noël, la sous-agence de Milan a également pris possession de nouveaux locaux situés en plein centre des affaires.

Depuis que la guerre a éclaté, en septembre, nous avons maintenu l'activité de nos agences. Toutefois, dans la mesure où le trafic fléchissait, nous avons réduit le personnel; à la fin de l'année, il y avait 91 fonctionnaires et employés en moins; une partie de ceux-ci ont trouvé de l'occupation en Suisse, principalement dans les services de l'exploitation des Chemins de fer fédéraux; 11 fonctionnaires ont été cédés comme aides

aux légations et 30 personnes ont dû être congédiées. Ces dernières étaient presque exclusivement d'origine étrangère et engagées d'après les usages locaux. A Rome, le service des passeports de la légation de Suisse a été transféré dans les bureaux de l'agence.

Au vu des bons résultats obtenus par notre bureau créé en ville, à la Paradeplatz à Zurich, nous avons ouvert, le printemps dernier, un *bureau de voyages CFF* à Bâle, dans l'ancien bâtiment de la banque cantonale, à la Schiffplande; nous partageons les locaux avec le bureau officiel de tourisme.

3. Dans leur *propagande par les expositions*, les intéressés suisses au tourisme ont été dominés par deux grands objets: la participation à l'Exposition nationale suisse de Zurich (EN) et la participation à l'Exposition mondiale de New York.

A l'EN, notre administration était représentée, entre autres, dans le groupe «Tourisme». D'entente avec l'Office fédéral des transports et l'administration des PTT, nous avions chargé le peintre lucernois Hans Erni d'exécuter la fresque monumentale. Nous avons, en outre, participé au pavillon du tourisme où était installé un bureau de renseignements desservi en partie par des agents des Chemins de fer fédéraux. A New York, c'est notre agence qui s'est chargée du service des renseignements à la section du tourisme; pour la création de cette section, notre influence fut déterminante.

En Suisse, nous avons eu, comme toujours, notre place à la Foire suisse d'échantillons de Bâle, où nous avons fait de la propagande pour l'abonnement de voyage EN. Le Comptoir suisse de Lausanne et la Foire de Lugano n'ont pu ouvrir leurs portes par suite de la mobilisation générale. En revanche, le Centre genevois d'éducation ouvrière, à Genève, nous a donné l'occasion d'exposer le modèle d'une «Flèche rouge», ainsi qu'un diorama. Conformément à une convention spéciale passée avec l'Office suisse d'expansion commerciale et l'Office national suisse du tourisme, nous avons participé à l'organisation et aux frais de la représentation suisse à diverses foires et expositions étrangères, telles que les Foires de Milan et de Paris et les Foires d'échantillons de Lyon et d'Utrecht. A l'instigation d'une entreprise anglaise de voyages, nous avons prêté du matériel *ad hoc* pour une exposition itinérante en Angleterre. Enfin, nous avons assuré seuls la participation suisse à la Foire de Bari sous la forme d'une propagande touristique.

4. Avec le concours de l'Office national suisse du tourisme, notre service de publicité a mené, par l'intermédiaire de ses agences, une campagne *publicitaire collective* de printemps dans les journaux les plus importants d'Angleterre, de France, de Hollande, de Belgique et de Suède. Pour la saison d'été, la propagande par la presse fut organisée de la même façon dans les pays ci-dessus, tandis qu'aux Etats-Unis, les Chemins de fer fédéraux s'en chargeaient comme d'habitude. Au surplus, nous avons fait, en collaboration avec des intéressés suisses au tourisme, une publicité spéciale dans les six plus grands journaux d'Egypte et dans le «Svenska Dagbladet».

Pour faire connaître les facilités de voyages et les innovations tarifaires des entreprises suisses de transport (abonnement de voyage EN et facilités

d'ordre général offertes pour permettre de se rendre à l'Exposition nationale, ainsi que taxes réduites pour bagages, colis express, bicyclettes, canots pliants, voitures pour enfants), nous avons publié 202 annonces dans 110 quotidiens du pays. Nous avons entrepris aussi une campagne publicitaire générale dans les journaux les plus lus d'Alsace pour engager le public à faire des séjours et des voyages en Suisse et à visiter l'Exposition nationale. En décembre, comme chaque année, nous avons attiré l'attention des voyageurs sur nos bons de voyage en faisant paraître une insertion avec cliché dans douze journaux illustrés.

5. Le *bulletin météorologique d'hiver des CFF* a donné chaque jour, pendant l'hiver 1938/39, des renseignements sur 31 stations; le vendredi, il comprenait même 65 stations. Ce service d'annonce a été repris le 15 décembre, mais, à la demande du commandement de l'armée, il ne prévoit plus que le bulletin du vendredi.

6. Pour donner de la publicité aux facilités de transport et réductions spéciales accordées par les chemins de fer, nous avons édité une série de prospectus (ligne du Gothard, ligne du Brunig, abonnements généraux, colis express par chemin de fer, «confiez vos bagages au chemin de fer», dépliants pour les divers abonnements des CFF, horaire de sports d'hiver pour Berne en commun avec le BLS et les PTT). L'annonce de mesures tarifaires extraordinaires pour les excursions d'hiver au départ de Genève nous a également permis de publier un prospectus spécial pour cette gare.

Pour la propagande touristique générale à l'étranger, nous avons fait imprimer une carte touristique en hollandais et en italien, puis une carte de la Suisse pour l'Angleterre et pour l'Exposition mondiale de New York où elle a été distribuée.

Signalons encore le papillon «Vacances en Suisse», le «Kleiner Reisebegleiter für die Schweiz» et la brochure intitulée: «Correspondances internationales», ainsi que le calendrier des CFF à feuillets hebdomadaires dont les illustrations ont pour thème: «Par les CFF aux lieux mémorables de la patrie».

En rapport avec les facilités octroyées aux visiteurs de l'Exposition nationale de Zurich, nous avons édité un dépliant destiné à l'étranger et, pour être distribué avant tout à l'intérieur du pays, le «Livret CFF de l'Exposition nationale 1939».

Ici, nous tenons à souligner la collaboration efficace de nos agences à l'étranger dans le domaine de la propagande en faveur de l'Exposition nationale; non seulement elles ont assuré leur concours pour la répartition du nombreux matériel de réclame, mais elles ont encore fait preuve d'initiative en mettant sur pied et en menant une vaste campagne publicitaire pour cette importante manifestation helvétique.

Outre la publication des prospectus et brochures cités, nous avons fait sortir de presse quatre affiches, deux de printemps et deux d'été, et réédité l'affiche d'E. Cardinaux montrant le «Château de Chillon et les Dents du Midi».

De plus, nous avons fait tirer des affiches en blanc, dont l'entête porte une «Flèche rouge», pour les voyages en société, ainsi que des pancartes de voitures et de guichets, les premières intitulées «les CFF offrent du nouveau» et les autres annonçant les réductions de taxes pour bagages.

7. En ce qui concerne la *propagande par le cinéma*, les deux films sonores: «Choses de Suisse» et «Ruban d'acier» ont été réalisés sur notre ordre; nous avons commandé, au surplus, une série de copies de films déjà existants.

Pour l'Exposition nationale, nous avons fait tourner un certain nombre de bandes de court métrage, qui doivent servir exclusivement à la propagande ferroviaire; nous y présentons des régions de villégiature et de sport, ainsi que des sujets touchant aux problèmes techniques et économiques les plus importants du chemin de fer. Pour notre service de conférences à l'étranger, nous avons acheté d'un particulier 600 diapositifs, pour une partie en couleurs. Nous avons mis une quantité de films à la disposition des troupes en campagne.

8. Sous le titre: «Nos Chemins de fer fédéraux», une série de 12 reportages radiophoniques a eu lieu

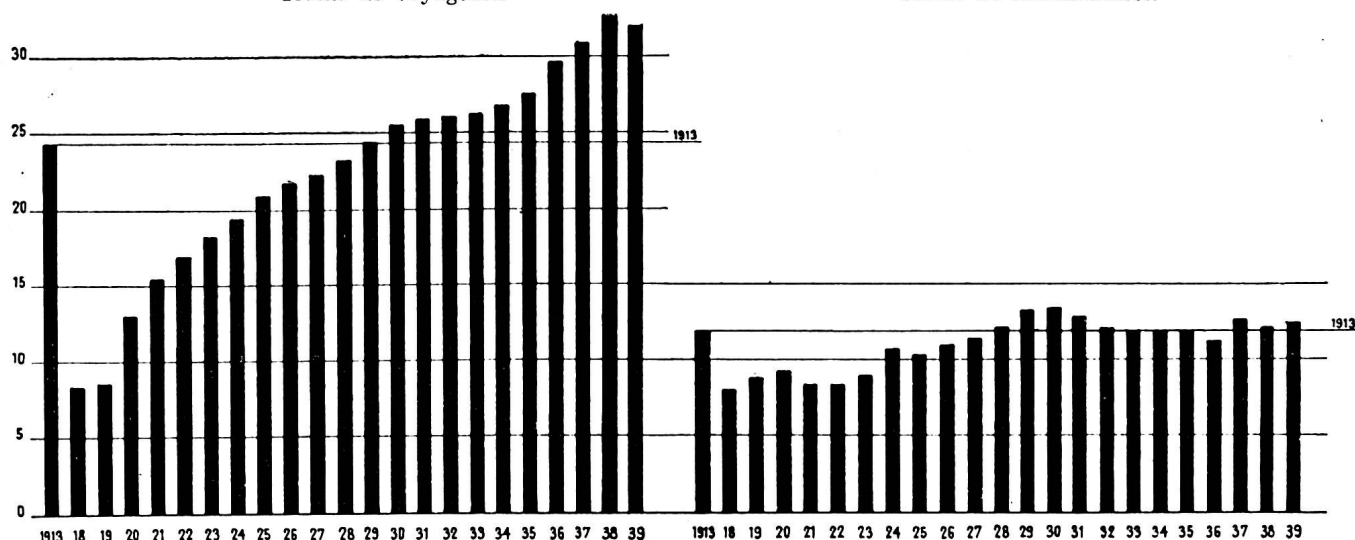
Figure 17.

Nombre de trains par jour et par km de ligne.

1913-1939.

Trains de voyageurs.

Trains de marchandises.



au printemps sur différentes parties du service de notre entreprise nationale; elle a suscité un gros intérêt dans le public.

9. Nous avons accordé d'importantes facilités de transport à un nombre assez grand de journalistes, de reporters-photographes, d'opérateurs de la radio et du cinéma (personnel auxiliaire compris), de conférenciers et de chefs ou d'agents de renseignements de bureaux de voyages et de tourisme, posant ainsi les bases d'une propagande supplémentaire et précieuse en faveur de notre pays. Nous avons été efficacement soutenus dans nos efforts par nos agences à l'étranger.

A la demande et avec l'appui financier de l'Association touristique néerlandaise, à La Haye, notre *chœur spécial* s'est produit au printemps dans quatre soirées de propagande à Rotterdam, Haarlem, Amsterdam et Utrecht, où il obtint beaucoup de succès.

10. Le contrat d'affermage des *réclames de gare* passé avec l'Agence suisse de publicité Orell Füssli S. A., à Zurich, a été renouvelé pour une nouvelle période de dix ans à dater de fin 1940.

11. Les bases de la *réorganisation de la propagande touristique à l'étranger* ont été posées au cours de l'exercice. Jusque-là, la section de publicité administrait l'ensemble des agences — au nombre de douze ces dernières années — qui se sont ouvertes successivement dans les dix plus grands centres d'Europe, à Amsterdam, Berlin, Bruxelles, Londres, Milan, Paris, Prague, Rome, Stockholm et Vienne, ainsi qu'à Caire et à New York. L'unification de la propagande touristique à l'étranger ayant été décidée par arrêté fédéral du 21 septembre 1939, les douze agences CFF susnommées entreront, avec l'Office national suisse du tourisme également, dans une nouvelle organisation centrale qui sera financée principalement par la Confédération et subventionnée par les administrations et groupements les plus intéressés au tourisme. L'exécution de cet arrêté incombe au Conseil fédéral qui décidera du moment le plus favorable pour sa mise en vigueur. Par la cession de ses douze agences au nouvel office de propagande, notre administration se trouvera déchargée de 1,3 million de francs environ de frais ne concernant pas les chemins de fer; l'argent ainsi libéré pourra servir dans une certaine mesure à développer dans notre pays la propagande en faveur de notre entreprise.

VIII. Service des gares et des trains.

A. Généralités.

1. Le 1^{er} mai, le *service de camionnage* de la Sesa a passé à la division des gares et des trains, qui non seulement en assurera désormais les principales opérations, mais encore publiera, d'entente avec les chemins de fer privés, le tarif des envois franco domicile par chemins de fer.

2. Nous avons publié, le 12 août, un ordre général de service concernant l'installation, la manœuvre et l'entretien des *grues* dans les gares et stations.

3. Dès l'introduction de l'économie de guerre, au début de septembre, le chef principal de l'exploitation et son adjoint ont été nommés chef et chef-adjoint de la *section des transports terrestres de l'Office fédéral de guerre pour les transports*.

B. Recrutement et instruction du personnel.

1. Nous avons engagé 120 *apprentis-commis* pour couvrir nos besoins probables en agents de gare.

2. Des *examens de capacité* ont eu lieu pour les apprentis du service des gares qui, entrés en 1937, ont terminé leur apprentissage au cours de l'exercice et pris part au cours final de quatre semaines.

3. Afin de maintenir les fonctionnaires à la hauteur de leur tâche, nous avons organisé dans les trois arrondissements des *cours d'instruction*. Le programme portait sur des branches touchant à la sécurité de l'exploitation et comprenait, en outre, des heures de conférence et d'instruction sur l'organisation rationnelle du service et la propagande à faire en faveur du trafic-voyageurs, du trafic-marchandises et du trafic des animaux.

C. Classification des gares, stations et bureaux-marchandises.

Partant des nouvelles prescriptions sur le classement des gares, stations et bureaux-marchandises, nous avons *reclassé ces services* à partir du 1^{er} janvier 1939. Dix-neuf gares et stations et un service-marchandises ont pu, grâce aux points obtenus pour le trafic des années 1935 à 1937, être élevés d'une classe, tandis qu'en raison du recul du trafic 52 gares et stations et 10 services-marchandises ont dû être abaissés d'une classe. Au surplus, 26 stations de III^e classe avec trafic restreint ont été classées comme stations desservies par un garde.

D. Service des voyageurs.

Nous avons réduit à partir du 15 mai le trafic-voyageurs sur le lac de Constance, en ce sens que nous avons supprimé les courses Romanshorn-Lindau et Rorschach-Friedrichshafen, ou vice versa, pour lesquelles le nombre des passagers n'était pas suffisant. Nous avons détourné le trafic de la vallée de la Thur à Lindau par Rorschach et celui de Rorschach à Friedrichshafen par Romanshorn. De ce fait, nos prestations kilométriques ont diminué de 50 300 km/bateaux environ.

E. Service des marchandises.

1. Les deux *trucs transporteurs routiers* achetés par notre administration pour transporter des véhicules ferroviaires par route ont été mis en service à Zurich et Winterthour.

2. Les *petits cadres* (containers) appartenant au chemin de fer et mis en service en 1938 ont fait

l'objet d'une telle demande que nous avons dû en acquérir encore un certain nombre.

3. Pour assurer le transport de marchandises de première nécessité, nous avons envoyé dès septembre un grand nombre de *wagons suisses* à l'étranger, à la requête des administrations de chemins de fer étrangers.

4. Afin de pouvoir, pendant la guerre, suffire le plus possible aux besoins accrus de matériel, nous avons pris des mesures propres à *accélérer la circulation des wagons*. C'est ainsi que, dès le 20 septembre et jusqu'à nouvel avis, nous avons abaissé à huit heures par jour les délais de chargement, de déchargement et de réexpédition pour les wagons appartenant au chemin de fer. En outre, du fait qu'une grande partie des marchandises transportées par wagons complets étaient consignées, à l'étranger, pour des gares frontières en vue de leur réexpédition et que ces gares recevaient souvent des ordres de disposition ultérieure avec du retard, nous avons dû, pour empêcher des encombrements, doubler à partir du 11 octobre les indemnités de retard prévues pour les wagons du chemin de fer ou de particuliers lorsque les délais de réexpédition réduits sont dépassés. Mais comme ces mesures ne donnèrent pas davantage le résultat escompté, nous avons, dès le 15 novembre, abaissé de huit à cinq heures les délais de réexpédition, qui sont appliqués, depuis ce jour, le samedi après-midi et le dimanche matin également.

F. Horaire.

1. La *Conférence intercantonale des horaires* s'est réunie le 22 février à Berne pour discuter le projet d'horaire applicable du 15 mai 1939 au 18 mai 1940. Elle s'est occupée de 423 requêtes au total, dont 305 concernaient notre administration. Nous avons fait droit, totalement ou en partie, au 25 % de ces requêtes, tandis que 44 % d'entre elles étaient retirées par les gouvernements des cantons. Le nouvel horaire prévoyait 859 000 km-trains de plus que l'horaire précédent, dont 207 000 km pour de nouveaux trains qui devaient circuler seulement pendant la durée de l'Exposition nationale.

2. Le Conseil fédéral ayant décrété, le 1^{er} septembre, la mobilisation de toute l'armée suisse, l'horaire de guerre a été introduit sur l'ensemble du réseau le 2 septembre à 00 h. 01, c'est-à-dire le premier jour de mobilisation. Cet horaire comportait pour le trafic des voyageurs 53 % environ des prestations journalières de l'horaire civil précédemment en vigueur. Au cours du mois de septembre, nous l'avons amélioré quelque peu afin de pouvoir assurer convenablement les transports d'abonnés; ce faisant, nous avons augmenté les parcours de trains de 850 km environ par jour.

Pour permettre à la vie économique de se poursuivre le plus normalement possible et pour satisfaire

aux conditions imposées par le ravitaillement du pays en marchandises d'importance vitale, le commandant en chef de l'armée a, sur notre proposition, réintroduit l'horaire civil le 8 octobre. Il s'agit de l'horaire du 15 mai 1939, auquel nous avons apporté les modifications nécessitées par l'interruption du trafic international avec la France et l'Allemagne et quelques autres restrictions. Avec cet horaire, les trains font 94 % environ des parcours qu'ils faisaient avant la mobilisation générale, alors qu'avec l'horaire de guerre amélioré, ils n'en effectuaient que 56 %.

3. Depuis la guerre, les communications par trains directs avec l'étranger se sont présentées de la manière ci-après:

Allemagne. Les trains directs du Chemin de fer allemand du Reich ne circulent que jusqu'à Bâle DRB et qu'au départ de cette gare. La correspondance avec Bâle CFF est assurée au moyen de trains-navette. Par les points frontières de Schaffhouse et Buchs (St-Gall), la circulation des trains directs a été complètement suspendue, tandis qu'elle était limitée à une paire de trains par Ste-Marguerite.

France. Le trafic-voyageurs en provenance ou à destination de la France a été totalement interrompu par toutes les gares de la frontière franco-suisse le 2 septembre. Depuis lors, le trafic n'a pas été rétabli par Bâle, tandis que par les autres points de transit, il a repris par trains directs dans la mesure suivante:

les 7/8 septembre: Simplon-Orient-Express par Vallorbe;

le 2 octobre: deux paires de trains directs Paris-Bâle et Berne par Delle; quatre paires de trains directs pour et de Genève;

le 19 novembre: une paire de trains directs Paris-Lausanne-Milan par Vallorbe; une paire de trains directs Paris-Berne par Les Verrières.

Italie. Pendant la durée de l'horaire de guerre, du 2 septembre au 7 octobre, le trafic a été maintenu, par Chiasso, au moyen de quatre paires de trains directs transitants et, par Domodossola, au moyen de trois paires de ces trains chaque jour. Dès le 8 octobre, nous avons réintroduit l'horaire du 15 mai 1939, à l'exception de la paire de trains express 54/71, qui n'a pu être remise en circulation par Chiasso, et d'une paire de trains Brigue-Milan.

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

Nous avons renouvelé avec l'administration du chemin de fer Soleure-Zollikofen-Berne le contrat de cojouissance de la gare principale de Soleure.

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.

- 1 locomotive électrique de ligne, de la série Ae⁸/₁₄,
- 1 locomotive électrique de manœuvre, de la série Ee³/₃,

- 2 locomotives diesel-électriques de ligne, de la série Am^{4/4},
- 1 automotrice rapide double électrique, de la série Re^{4/8},
- 7 tracteurs électriques de 100 et 200 CV, de la série Te,
- 6 voitures RIC à couloir latéral, de la série AB⁴⁰,
- 4 voitures de construction légère, de la série B⁴⁰,
- 10 voitures RIC à couloir latéral, de la série C⁴⁰,
- 13 voitures de construction légère, de la série C⁴⁰,
- 7 fourgons de type léger, de la série F⁴⁰,
- 2 fourgons de type léger, avec compartiment pour la poste, de la série FZ⁴⁰,
- 7 wagons couverts de la série K³,
- 220 wagons ouverts de la série L⁶.

Voie étroite (ligne du Brunig).

- 1 voiture panoramique de la série B⁴,
- 2 voitures de la série BC⁴.

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

Voie normale.

- 4 locomotives électriques de ligne, de la série Ae^{4/6},
- 7 locomotives électriques de manœuvre, de la série Ec^{3/3},
- 19 tracteurs électriques de 100 CV, de la série Te,
- 6 tracteurs électriques de 350 CV, de la série Te,
- 14 voitures RIC à couloir latéral, de la série AB⁴⁰,
- 8 voitures de construction légère, de la série B⁴⁰,
- 6 voitures de construction légère, de la série BC⁴⁰,
- 14 voitures RIC à couloir latéral, de la série C⁴⁰,
- 26 voitures de construction légère, de la série C⁴⁰,
- 6 fourgons RIC de la série F⁴⁰,
- 1 fourgon RIC, avec compartiment pour la poste, de la série FZ⁴⁰,
- 9 fourgons de type léger, de la série F⁴⁰,
- 330 wagons couverts de la série K³,
- 500 wagons ouverts de la série L⁶,
- 12 ballastières basculantes de la série S^{kt},
- 5 ballastières de la série S^{3t},
- 1 wagon pour l'observation des lignes de contact, de la série X^{d4},
- 3 grues roulantes à pivot, de la série X.

Voie étroite (ligne du Brunig).

- 16 fourgons automoteurs à crémaillères, de la série Fhe^{4/6},
- 1 tracteur électrique de 100 CV, de la série Te,
- 1 voiture de la série B⁴,
- 2 voitures de la série C⁴.

3. Nous avons *transformé* le matériel roulant suivant:

Voie normale.

- 4 voitures AB⁴⁰ en voitures B⁴⁰,
- 16 voitures C³ en wagons spéciaux de la série O^b pour le transport d'automobiles,
- 3 châssis de wagons P en ballastières de la série S^{3t},
- 14 vieux tenders et wagons en wagons de service de la série X.

4. Pour répondre à des besoins de l'économie de guerre, le Conseil fédéral a mis, le 24 octobre, à la disposition du Département fédéral de l'économie publique une somme de 14 millions de francs pour l'*acquisition de wagons couverts*, à valoir sur les crédits ouverts par arrêté fédéral du 30 août 1939, concernant les mesures propres à assurer la sécurité du pays et le maintien de sa neutralité. Cette somme permet l'achat de 850 wagons de la série K³, que les Chemins de fer fédéraux ont été chargés de commander, d'entente avec l'Office de guerre pour les transports. Les Chemins de fer fédéraux se serviront de ces wagons, les entretiendront et, lors de la liquidation, les reprendront à leur valeur de rachat, en utilisant à cet effet les crédits disponibles au budget pour l'acquisition de wagons.

B. Traction.

1. Pour couvrir nos besoins probables de personnel des locomotives, nous avons engagé 60 ser-ruriers.

Le 15 mai, nous sommes convenus avec la Compagnie du chemin de fer Berne-Lötschberg-Simplon de ne plus changer les locomotives des trains directs à Thoune, mais de les laisser continuer avec les trains sur le réseau de l'autre administration. Nous avons pu ainsi réduire de 6 à 2 ou 3 minutes l'arrêt des trains directs à Thoune.

2. Dans la nuit du 13 au 14 août, un incendie, dont nous ignorons les causes, a partiellement détruit le dépôt des locomotives de Rorschach, endom-mageant sérieusement quelques véhicules moteurs.

3. Nous avons présenté aux visiteurs de l'Ex-position nationale suisse de Zurich une locomotive de 12 000 CV, une locomotive diesel-électrique, une automotrice rapide double électrique, une voiture panoramique de la ligne du Brunig et une ballastière basculante; en outre, deux stands de démonstration ont été installés, l'un par nous pour le frein des véhicules, l'autre par la S. A. Signum, à Wallisellen, pour le dispositif d'arrêt automatique des trains; enfin, nous avons exposé un modèle où des trains en miniature circulaient pour illustrer le développement de la vitesse dans les deux modes de traction à vapeur et électrique.

X. Voie et usines électriques.

A. Travaux.

1. Au cours de l'exercice, le Conseil d'adminis-tration a accordé:

- a) pour l'électrification de la ligne du Brunig, un crédit de 8 950 000 francs, plus 1 501 000 francs pour amortissements;

- b) pour la pose de la deuxième voie:

entre Boudry et Auvernier, un crédit de 1 700 000 francs, plus 37 200 francs pour amortissements,
entre Sisikon et Flüelen, un crédit de 2 070 000 francs, plus 149 500 francs pour amor-tissements et

entre Taverne et Lugano, un crédit de 3 132 000 francs, plus 78 000 francs pour amortissements;

- c) une augmentation du crédit déjà alloué pour la déviation de la ligne Berne–Wilerfeld de 9 870 000 à 10 870 000 francs, plus 1 970 000 francs pour amortissements, afin de permettre l'adaptation du groupe d'aiguilles de l'extrémité nord de la gare aux voyageurs de Berne en vue du raccordement à quadruple voie de la nouvelle ligne aux installations de quais.

2. Nous avons poursuivi les travaux de *doublement* de voies.

Nous avons ouvert, le 6 juin, le tronçon Emmenbrücke–Sentimatt à l'exploitation et sommes en train de poser la double voie sur le parcours Pfäffikon–Lachen, ainsi que dans le nouveau tunnel à deux voies du Bommerstein, tronçon de la ligne Flums–Mühlehorn.

Par suite de l'enlèvement de la deuxième voie sur l'ancienne ligne du Hauenstein, Sissach–Läufelfingen–Olten, la longueur des lignes en double voie de notre réseau a diminué de 17 km.

A fin 1939, sur les 2885 km de lignes de notre propre réseau exploitées entièrement à nos frais, 1088 km étaient à double voie.

3. Principaux travaux achevés:

Transformation des installations de voie et de chargement pour l'agrandissement des entrepôts cantonaux de Genève; construction du barrage n° 7 dans le cours supérieur du torrent du St-Barthélemy; relèvement du niveau de la voie au passage de la Gamsa entre Viège et Brigue; aménagement d'une installation de nettoyage au pistolet au dépôt des locomotives de Berne; transformation de voies du côté est de la gare de Soleure-gare principale, en corrélation avec l'établissement de la double voie entre cette gare et Soleure-ouest; pose de la voie A I et transformations dans le district d'enclenchement II de la gare de triage de Bâle CFF; amélioration des installations de gare, à Melide; transformation des locaux de la poste et du téléphone devenus vacants à l'intérieur du bâtiment aux voyageurs de Zurich-gare principale; agrandissement de la station de

Zurich-Wollishofen pour le trafic de l'Exposition nationale; rétablissement de la ligne de raccordement de la station de Zurich-Seebach à Kloten.

4. Travaux importants en cours d'exécution:

Transformation et agrandissement des gares de Genève et Neuchâtel; déviation de la ligne Wilerfeld–Berne, à la Lorrainehalde, combinée avec le quadruplement des voies; transformations à l'intérieur du bâtiment aux voyageurs de la gare de Berne, ainsi que modification et amélioration des installations d'éclairage et d'énergie électrique; modification des deux raccordements de la ligne directe de jonction Hauenstein–Aarau, en vue de l'augmentation de la vitesse de passage; transformation de l'extrémité sud de la gare de Chiasso par suite de l'introduction de la traction électrique par les F. S., le 28 octobre, et du prolongement des voies A I–IV; installation de haut-parleurs sur les quais, dans les salles d'attente et le buffet de gare de Zurich g. p.; amélioration des locaux de service du chemin de fer et des installations du buffet de gare au port de Rorschach.

5. Ponts: constructions et renforcements terminés:

Remplacement du pont provisoire sur le torrent du St-Barthélemy, au Bois-Noir, entre St-Maurice et Evionnaz; transformation et élargissement du passage sous voies de Rennier, à Pully; remplacement du pont sur la Moësa, entre Castione et Bellinzone; renforcement du pont sur l'Aar, près de Koblenz.

Travaux en cours d'exécution:

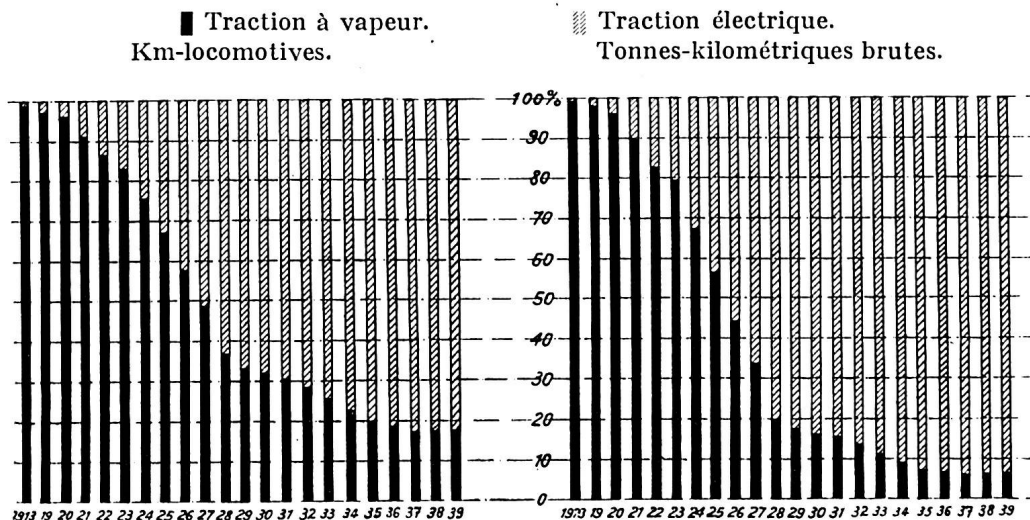
Remplacement du pont métallique sur la Mentue près d'Yvonand; remplacement du pont sur le canal de Hagneck près d'Aarberg; transformation du pont de Langensand, à Lucerne.

6. Lignes de contact:

Renforcement de l'isolation sur les parcours Tiefenbrunnen–Herrliberg, Wollishofen–Kilchberg, Thalwil–Au (Zurich), Wallenstadt–Flums, Sargans–Sevelen, St-Gall–St-Fiden–Rorschach–Romanshorn; électrification de voies pour trains de marchandises à Clarens, Montreux, Veytaux, Brigue, Lyss, Liestal et Bellinzone; achat du matériel nécessaire à l'électrification de la ligne du Brunig.

Figure 18.

Développement de l'électrification.



7. Installations à basse tension et à courant faible:

Etablissement d'une centrale téléphonique automatique à la sous-station de Puidoux et à Wädenswil; achat des câbles à courant faible pour l'électrification de la ligne du Brunig.

B. Passages à niveau.

1. Nous avons supprimé quinze passages à niveau pendant l'exercice. Neuf d'entre eux ont été remplacés par huit passages inférieurs et un passage supérieur, tandis que quatre autres étaient éliminés moyennant des déviations de routes; les deux derniers ont pu être supprimés purement et simplement. Les travaux ont été exécutés au moyen de crédits fournis par la Confédération et les cantons pour lutter contre le chômage, ainsi que de contributions du chemin de fer.

2. Parmi les principaux travaux achevés au cours de l'année, nous mentionnerons les passages inférieurs ou supérieurs construits à Fribourg, Auvier, Zurich-Wollishofen et Rueschlikon, ainsi qu'entre Bützberg et Herzogenbuchsee, Aarbourg et Zofingue, Osogna et Castione, Giubiasco et Cadenzazzo, puis la déviation de la route cantonale à Morges.

3. Nous avons en cours d'exécution les travaux ci-après:

Les passages inférieurs de Berthoud (route de Kirchberg) et de Meilen, et le passage supérieur situé près de Fedoccio, entre Faïdo et Lavorgo.

4. Nous avons enlevé les barrières de quatorze passages à niveau jusque-là gardés et les

avons remplacées par des signaux en croix; en revanche, nous avons installé des barrières à deux passages à niveau autrefois non gardés et qui le seront désormais. Enfin, nous avons apporté des améliorations aux barrières de treize passages à niveau.

C. Installations de sécurité.

1. Nous avons mis en service une nouvelle installation de sécurité à la station d'Aarberg. A Neuchâtel et à Bâle CFF (côté ouest), nous construisons une nouvelle installation d'enclenchement. Dans vingt gares et stations, nous avons amélioré sensiblement les installations de sécurité, tandis que nous les avons étendues dans trois autres stations, afin de pouvoir augmenter la vitesse de passage des trains.

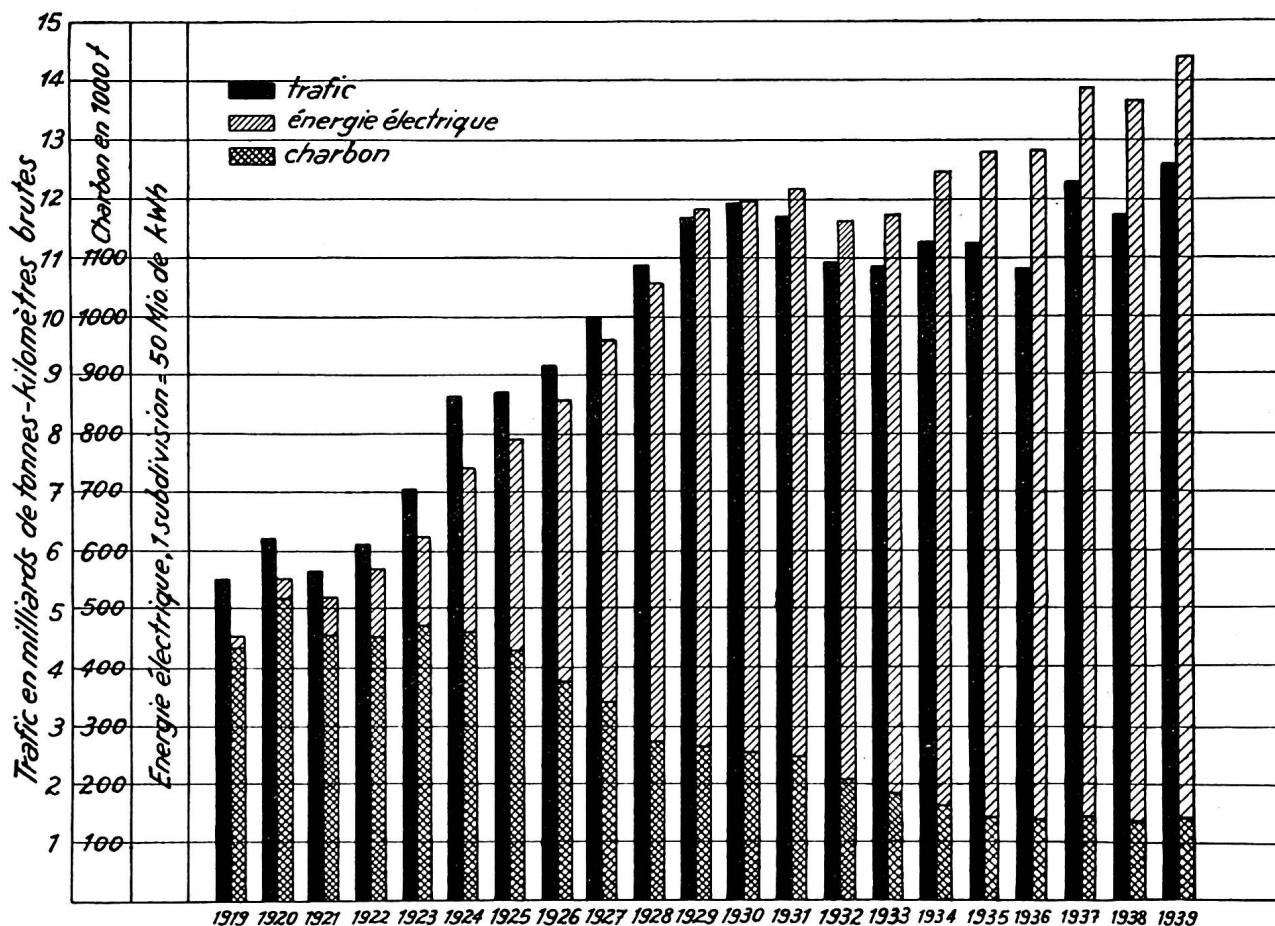
2. Nous avons installé le block-système électrique sur un nouveau parcours en double voie (10,3 km) et sur deux parcours en simple voie (13,3 km). Sur le tronçon Lucerne-Emmenbrücke-Littau, nous avons remplacé le block manœuvré à la main par le block automatique et les signaux à figures par des signaux lumineux de jour.

3. Dans deux stations, nous avons introduit ou étendu l'éclairage électrique des signaux et des aiguilles.

D. Entretien de la voie.

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

Figure 19.



E. Alimentation en énergie.

1. Production et consommation d'énergie.

Energie monophasée produite par nos propres usines :

	1939 kWh	1938 kWh
Groupe d'usines d'Amsteg-Ritom-Goeschenen	287 252 000	254 242 000
Groupe d'usines de Vernayaz-Barberine-Trient	224 160 000	215 420 000
Usine de Massaboden	10 256 000	10 988 000
Total	521 668 000	480 650 000

Energie monophasée reçue d'autre part:

de l'usine de l'Etzel	101 913 000	94 327 000
d'autres usines.	47 575 000	58 822 000

Total de l'énergie monophasée produite par nos usines et reçue d'autres usines.	671 156 000	633 799 000
---	-------------	-------------

Energie triphasée produite par nos propres usines:

	1939 kWh	1938 kWh
Usine d'Amsteg	22 292 000	32 090 000
» de Vernayaz.	—	—
» de Massaboden	4 576 000	4 262 000
Total	26 868 000	36 352 000

Energie monophasée et énergie triphasée produites par nos propres usines.	548 536 000 (100 %)	517 002 000 (100 %)
---	------------------------	------------------------

dont:

a. par les usines d'accumulation de Ritom, de Barberine et de Vernayaz.	181 481 000 (33 %)	189 361 000 (37 %)
---	-----------------------	-----------------------

b. par les usines fluviales d'Amsteg (celle de Goeschenen comprise), de Vernayaz (usine secondaire du Trient comprise) et de Massaboden	367 055 000 (67 %)	327 641 000 (63 %)
---	-----------------------	-----------------------

Fourniture d'énergie pour la traction ¹⁾ des CFF seule	645 416 000	611 269 000
---	-------------	-------------

2. Usines.

Nous avons transformé une turbine aux usines d'Amsteg et de Vernayaz et deux à l'usine de Barberine. Nous avons pu ainsi augmenter leur rendement jusqu'à 4 % en cas de mi-charge.

Usine d'Amsteg.

Nous avons procédé à une nouvelle isolation de l'enroulement du stator d'un troisième alternateur,

¹⁾ La consommation d'énergie pour la traction des trains marque une augmentation de 34,2 millions de kWh ou de 5,6 % par rapport à celle de l'année précédente, ce qui s'explique par la mise en marche régulière de trains spéciaux pendant la durée de l'Exposition nationale et par l'importance du trafic-marchandises après la remise en vigueur de l'horaire civil.

construit une protection Buchholz et amélioré l'isolation des boulons à un transformateur de traction. Nous avons commencé à réparer la galerie de déviation, qui, lors de hautes eaux, s'est effondrée près du bassin d'accumulation, au Pfaffensprung, et à renouveler le pavage des radiers.

Usine de Ritom.

Le lac de Ritom a atteint le 21 mai son niveau le plus bas, 29,9 m, et contenait à cette date 2,4 millions de m³; il est revenu, le 1^{er} août, à son niveau maximum et son volume était alors de 27,5 millions de m³. Nous avons commencé à l'abaisser le 4 décembre; à la fin de l'année, le niveau avait baissé de 2 m et la quantité d'eau encore utilisable était de 24,9 millions de m³.

Usine de Vernayaz.

Nous avons terminé les travaux de peinture à la conduite forcée, jusqu'à la hauteur des deux parties inférieures.

Usine de Barberine.

Le lac de Barberine a atteint le 20 mai son niveau le plus bas, 33 m, et contenait à cette date 5 millions de m³; il est revenu à son niveau maximum le 14 septembre et son volume était alors de 39 millions de m³. Nous avons commencé à l'abaisser le 23 novembre; à la fin de l'année, le niveau avait baissé de 3,4 m et la quantité d'eau encore utilisable était de 34,5 millions de m³.

Usine de Massaboden.

Nous avons transformé le groupe de machines pour obtenir du courant alternatif monophasé au lieu du courant triphasé et adapté l'installation d'enclenchement. Nous avons interrompu l'activité de l'usine pendant trois semaines, en automne, pour permettre la remise en état du canal d'amenée et la réfection partielle de la peinture à l'intérieur de la conduite de répartition. Nous avons installé un puits et refait les conduites pour l'alimentation en eau potable.

Usine de l'Etzel.

A fin 1939, les dépenses de construction atteignaient 61,4 millions de francs, dont 14 millions pour l'achat du terrain.

Le lac de Sihl a atteint le 1^{er} avril son niveau le plus bas, 8,85 m, et contenait à cette date 15,2 millions de m³. Il est revenu à son niveau maximum le 23 juillet et son volume était alors de 91,8 millions de m³. Nous avons commencé à l'abaisser le 5 décembre; à la fin de l'année, il avait baissé de 1,5 m et la quantité d'eau encore utilisable était de 75,8 millions de m³, dont 42 millions pour les CFF.

3. Lignes de transport.

Nous avons changé un des deux câbles à 60 kV qui se trouvent dans le tunnel du St-Gothard.

4. Sous-stations.

A Puidoux, nous avons construit un bâtiment pour logements de service et automatisé les groupes de points d'alimentation. A Olten, nous avons aménagé une installation de compresseurs et construit une nouvelle installation de téléphone et de signaux en vue d'introduire le service de piquet. A Gösche-

nen, nous avons modifié le transformateur pour pouvoir livrer du courant au chemin de fer des Schöllenen.

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

1. Le 8 juin, à 20 h. 30, à la suite d'un violent orage, les deux voies Immensee-Goldau ont été recouvertes de cailloux sur une distance de 60 m. Le trafic ferroviaire dut être détourné par Zoug. La voie extérieure put être rendue au trafic le lendemain à 4 h. 15 et l'autre voie à 13 heures.

2. Le 23 juin au soir, par suite d'un fort orage, la ligne du Simplon a été recouverte de cailloux en plusieurs endroits entre Cully et Rivaz. De 22 h. 30 à 24 h., les deux voies furent bloquées. Le trafic fut tout d'abord assuré sur une seule voie, puis, le 24 juin, le trafic normal put être repris à 15 heures. Au même moment, la voie côté montagne entre La Conversion et Grandvaux fut, elle aussi, recouverte en plus d'un endroit.

3. Par suite d'une crue extraordinaire de la Reuss, les 5 et 6 août, la galerie de déviation des eaux du bassin d'accumulation de l'usine d'Amsteg, au Pfaffensprung, s'est écroulée sur une longueur de dix mètres environ. Un entonnoir d'effondrement s'est formé dans la couche d'alluvions haute de près de 23 m. L'exploitation de l'usine n'a toutefois

pas été interrompue. La réfection de la galerie sera terminée au printemps 1940.

4. Le 11 août, le train 4386 s'est emballé sur la pente d'Iselle à Varzo. Après avoir brûlé les stations de Varzo et Preglia à une grande vitesse, le train est entré en gare de Domodossola où la locomotive a déraillé sur la deuxième aiguille, formant un obstacle contre lequel le reste du convoi est venu se jeter avec une extrême violence. L'accident a causé la mort de quatre agents et de deux voyageurs; il a fait, en outre, onze blessés, dont un agent. Les dégâts matériels sont importants.

5. Le 25 août, à 18 h., au cours d'un violent orage dans la région de Bachtel, la ligne de chemin de fer Rüti-Wald-Gibswil a été recouverte en 38 endroits par des éboulements et des dépôts détritiques. Pendant l'interruption du trafic, qui a duré jusqu'au 27 août à 14 h., les transports ont été assurés par automobile postale ou détournés par la ligne Uerikon-Bauma.

6. Le 18 décembre, la ligne de transport de Rapperswil à Gossau a été détruite sur une longueur d'environ 700 m, près de Wattwil, par suite d'une forte formation de givre. De ce fait, la distribution du courant aux lignes de contact alimentées par la sous-station de Gossau a été suspendue pendant sept minutes. La ligne de transport endommagée a été remise provisoirement en état et pouvait être de nouveau utilisée le 22 décembre.

XI. Régime militaire des chemins de fer.

Par arrêté du 29 août 1939, le Conseil fédéral suisse a décrété l'exploitation de guerre des entreprises suisses de transport. Le droit de disposer des chemins de fer, bateaux et autres entreprises de transport a ainsi passé au directeur militaire des chemins de fer. Le Conseil fédéral a appelé à ces fonctions, le 1^{er} septembre, M. le colonel Paschoud, chef du Département des travaux et de l'exploitation de la Direction générale. Ont été nommés directeurs des groupes d'exploitation MM. les colonels Chenaux, directeur du I^{er} arrondissement, à Lausanne, Lucchini, directeur du II^e arrondissement, à Lucerne, et Bärlocher, directeur-suppléant du III^e arrondissement, à Zurich, celui-ci à la place de M. Cottier, directeur d'arrondissement, mobilisé en qualité de commandant de régiment.

Les états-majors du directeur militaire des chemins de fer et des directeurs des groupes d'exploitation, qui étaient entrés en service actif au moment de la mobilisation générale, ont été mis de piquet le 21 septembre. Depuis lors, ils continuent d'assumer, dans le cadre de leurs fonctions civiles, les tâches qui leur incombent.

D'ordre du chef de l'état-major général, les agents des entreprises de transport ont été dispensés d'entrer en service le sixième jour de mobilisation. Cette mesure s'est révélée très utile.

Pour les besoins de l'armée et l'approvisionnement du pays, nous avons préparé le nombre voulu de locomotives à vapeur. En outre, nous avons amélioré, afin de faciliter l'embarquement de troupes,

les installations fixes de chargement dans de nombreuses gares et stations des Chemins de fer fédéraux et fait des préparatifs pour l'établissement de quais de fortune. Nous avons complété dans une large mesure le matériel nécessaire à la construction de ponts provisoires. Enfin, nous avons ordonné certains travaux devant permettre de maintenir la traction électrique en cas de guerre et constitué des stocks de matériel de réparation, ainsi que de matières de consommation. Toutes ces mesures ont été prises, il va sans dire, d'entente avec l'armée, qui participe également pour une bonne part aux frais ainsi occasionnés.

Pour remettre rapidement en état les ponts et les installations électriques qui pourraient être détruits en cas de conflit, des détachements de militaires et d'hommes des services complémentaires ont été formés. Ils ont suivi des cours d'introduction où, après avoir pris connaissance de leurs tâches, ils ont pu se familiariser avec le matériel mis à leur disposition. On s'occupe actuellement de l'organisation de détachements analogues pour réparer, en cas de besoin, les corps de voie détruits.

Quant à la mise en vigueur de l'horaire de guerre, nous en avons déjà fait mention au chapitre VIII F 2. Les transports militaires considérables effectués en corrélation avec la mobilisation de guerre et la levée des troupes, se sont faits sans incident notable. Il en fut de même des transports de permissionnaires exécutés par la suite. D'autre part, nous avons préparé les trains sanitaires et de munition demandés par l'armée.

En ce qui concerne la défense aérienne passive, nous avons poursuivi nos achats de matériel et, en particulier, de masques à gaz. Après la mobilisation de guerre, nous avons entrepris la construction d'abris de fortune, de sorte qu'un grand nombre de gares et de stations sont pourvues de tels abris. Nous

avons commencé à construire des abris contre les bombes. Nous avons fait divers exercices d'obscurcissement et un exercice d'alarme; malgré le trafic intense, ces exercices se sont déroulés d'une manière satisfaisante.

XII. Observations finales et propositions.

Y compris le solde passif de 243 697 895 fr. 57 provenant de l'exercice de 1937, l'excédent des dépenses du compte de profits et pertes de 1938 s'élevait à 278 935 946 fr. 60. Conformément à l'arrêté fédéral du 20 juin 1939, nous avons mis, de cette somme, 7 483 097 fr. à la charge du compte du «déficit de guerre», à titre d'intérêt de ce déficit, et reporté 271 452 849 fr. 60, soit le reste, au compte de l'année 1939. De ce fait, le déficit de guerre au 1^{er} janvier 1939 est monté de 187 077 411 fr. 32 à 194 560 508 fr. 32.

L'excédent des recettes de 1939 est de 7 478 151 fr. 70; mais étant donné le déficit de 271 452 849 fr. 60 repris de l'exercice précédent, il devrait exister de prime abord à fin 1939 un solde passif de 263 974 697 fr. 90. Nous préférons toutefois consacrer l'excédent des recettes de 1939, soit 7 478 151 fr. 70, à des amortissements arriérés sur les immobilisations des ateliers. A supposer que les résultats de 1940 nous permettent d'éliminer le reste de ces amortissements, au montant de 4 162 101 francs, la situation financière de l'entreprise accessoire «ateliers» se trouverait ainsi être redressée de telle manière qu'il ne serait plus nécessaire d'en tenir compte dans l'assainissement des Chemins de fer fédéraux.

Calculés au taux de 4 %, les intérêts du déficit de guerre grèvent le compte de profits et pertes de 7 782 420 fr. 30. Nous recommandons de mettre de nouveau ce découvert, valeur au 1^{er} janvier 1940, à la charge du compte du «déficit de guerre», comme cela s'est déjà fait de 1932 à 1939. Par suite de cette opération, le déficit de guerre s'élèvera au 1^{er} janvier 1940 à la somme de 202 342 928 fr. 62.

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

résolutions

suivantes:

1. Les comptes de 1939 et le bilan au 31 décembre 1939 de l'administration des Chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. La gestion de l'administration des Chemins de fer fédéraux en 1939 est approuvée.

3. L'excédent des recettes de 1939, se montant à 7 478 151 fr. 70, est consacré, à dater du 1^{er} janvier 1940, à des amortissements arriérés sur les immobilisations des ateliers.

4. Au 1^{er} janvier 1940, un intérêt de 4 % du déficit de guerre, c'est-à-dire 7 782 420 fr. 30, est mis à la charge du déficit de guerre.

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 19 avril 1940.

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

Le président,

Etter.