

# Rapport sur la gestion pendant l'année 1941 présenté par la Direction générale des Chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral pour être transmis à l'Assemblée fédérale

Autor(en): **Meile**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1941)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676217>

## **Nutzungsbedingungen**

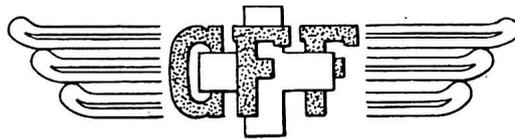
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



# Rapport

sur la

## gestion pendant l'année 1941

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,

Nous appuyant sur 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 1941, 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 1941 de . . . . . 2917,155 km

dont hors service la ligne  
Otelfingen — Niederglatt 12,609 km  
et quelques raccordements  
d'un total de . . . . . 7,053 » \*)

Propres lignes en service . . . . . 2897,493 km  
dont sont remises à bail par les  
Chemins de fer fédéraux les lignes de  
Wohlen—Bremgarten . . . 7,041 km  
Wattwil—Ebnat-Kappel . . 5,062 »

La longueur de notre propre réseau  
exploité à nos propres frais est de 2885,390 km

Les Chemins de fer fédéraux ont  
pris à bail les lignes de  
Nyon—Crassier-La Rippe 5,865 km  
Vevey—Puidoux-Chevbres 7,825 »

La longueur totale du réseau exploité  
à nos propres frais (y compris les lignes  
prises à bail, mais sans les lignes remises  
à bail ou hors service) est de . . . . . 2899,080 km

Elle se répartit comme il suit entre les  
trois arrondissements:

I <sup>er</sup> arrondissement . . . . .	942,828 km
II <sup>e</sup> » . . . . .	967,746 »
III <sup>e</sup> » . . . . .	988,506 »

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

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

a. Ils assurent toute l'exploitation sur les tronçons ci-après:  
Ligne affectée au trafic des marchandises  
Bâle DRB—Petit-Huningue-Port du  
Rhin . . . . . 4,005 km

b. Ils assurent le service des trains et de la traction sur les lignes ci-après:  
Crassier-La Rippe—  
Divonne-Les Bains . . . — km \*)  
Le Pont—Le Brassus . . . 13,107 »  
Les Verrières (frontière)—  
Pontarlier . . . . . — » \*)  
Moutier—Longeau . . . . 12,979 »  
Koblenz (frontière)—Walds-  
hut . . . . . 1,743 »  
Iselle (limite de propriété)  
—Domodossola . . . . . 19,068 »  
Pino (frontière)—Luino . . 14,856 »  
et sur quelques petits rac-  
cordements d'un total de 3,185 »

La longueur des lignes à l'exploit-  
ation desquelles notre administration  
participe, est ainsi de . . . . . 68,943 km

La longueur totale du réseau exploité  
par les Chemins de fer fédéraux à leurs  
propres frais (y compris les lignes  
prises à bail, mais sans les lignes remises  
à bail) et des lignes à l'exploitation  
desquelles ils coopèrent, s'élève à . . . 2968,023 km

\*) En raison des hostilités, ces lignes n'ont pas pu être exploitées en 1941.

## II. Situation générale et résultats financiers.

La marche des Chemins de fer fédéraux en 1941 a été caractérisée, sous l'effet de la guerre, par une nouvelle augmentation du trafic et des recettes.

Le *service des voyageurs*, qui avait déjà enregistré en 1940 un accroissement de 5,39 millions de personnes transportées, ou 4,5 %, a encore considérablement gagné en intensité pendant l'exercice de 1941. Au total, 143,43 millions de voyageurs ont été transportés, ce qui représente sur 1940 un accroissement de 18,93 millions, ou 15,2 %. Depuis que les Chemins de fer fédéraux existent, jamais encore le service des voyageurs n'avait pris un tel développement. Les chiffres de 1941 dépassent en effet de 15,52 millions, ou 12,1 %, ceux de 1930, année-record. La moyenne quotidienne des voyageurs transportés en 1941 a été de 400 000, tandis qu'elle avait été de 300 000 en moyenne pour les cinq dernières années d'avant-guerre. Cette augmentation est due aux voyages professionnels intérieurs, qui se sont fortement développés au cours de 1941, ainsi qu'au trafic touristique et de vacances, qui a reçu une puissante impulsion des facilités de transport extraordinaires accordées aux sociétés et écoles à l'occasion des fêtes du 650<sup>e</sup> anniversaire de la Confédération suisse. En revanche, le mouvement des étrangers, qui longtemps avant la guerre déjà avait beaucoup souffert de la tension politique internationale, a été presque totalement paralysé par les hostilités.

Le développement des transports de personnes a entraîné une augmentation des *recettes du service des voyageurs*. Celles-ci, de 161,62 millions de francs, sont de 25,40 millions de francs, ou 18,8 %, supérieures à celles de 1940, alors que la plus-value de 1940 sur 1939 avait été de 2,58 millions de francs, ou 1,9 %.

Le *service des marchandises* a lui aussi continué à se développer favorablement par suite des conséquences de la guerre et du rationnement des carburants. Le trafic des bagages, des colis postaux, des animaux et des marchandises avait enregistré en 1940 une augmentation de 3,18 millions de tonnes, ou 18,7 %, par rapport à 1939. Or, en 1941, il a

atteint le chiffre-record de 23,31 millions de tonnes, qui, comparé à celui de 1940 où il se trouvait au plus haut niveau connu jusqu'à ce jour, représente une augmentation de 3,06 millions de tonnes, ou 15,1 %. La moyenne par jour des marchandises transportées a été de 64 000 tonnes en 1941, alors qu'elle avait été de 39 000 tonnes pour les cinq dernières années d'avant-guerre.

Cet accroissement des transports de marchandises a agi favorablement sur les *recettes de l'ensemble du trafic des marchandises*. Ces recettes se sont élevées à 278,42 millions de francs, marquant ainsi une augmentation de 30,59 millions de francs, ou 12,3 %, sur celles de l'année précédente, qui avaient elles-mêmes été de 33,66 millions de francs, ou 15,7 %, supérieures à celles de 1939.

La courbe ascensionnelle du trafic des marchandises est due au fait que le transit et le trafic interne se sont développés. Les exportations se sont maintenues au niveau de 1940, et les importations ont subi un sensible recul.

Les *importations* qui, en 1940, avaient déjà fléchi de 2,55 millions de tonnes, ou 29,1 %, ont, par suite de l'extension de la guerre, du renforcement du blocus économique et des difficultés d'importation, diminué une fois de plus dans une notable mesure; elles sont tombées à 4,90 millions de tonnes, ce qui représente un fléchissement de 1,32 million de tonnes, ou 21,2 %. Mais si elles ont diminué en tonnage, elles ont, en revanche, augmenté en valeur, par suite de la hausse des prix. La plus-value est de 170,7 millions de francs, ou 9,2 %. La valeur des importations atteint le montant de 2024 millions de francs. En ce qui concerne le volume, ces reculs successifs, qui affectent principalement les matières premières et les denrées alimentaires, ont fait tomber les importations de plus d'un tiers au-dessous des chiffres d'avant-guerre.

Nonobstant la situation défavorable créée par la guerre et les difficultés toujours plus grandes d'écoulement, les *exportations*, qui se sont élevées à

Figure 1.  
Développement du mouvement des voyageurs.  
1913 à 1941.

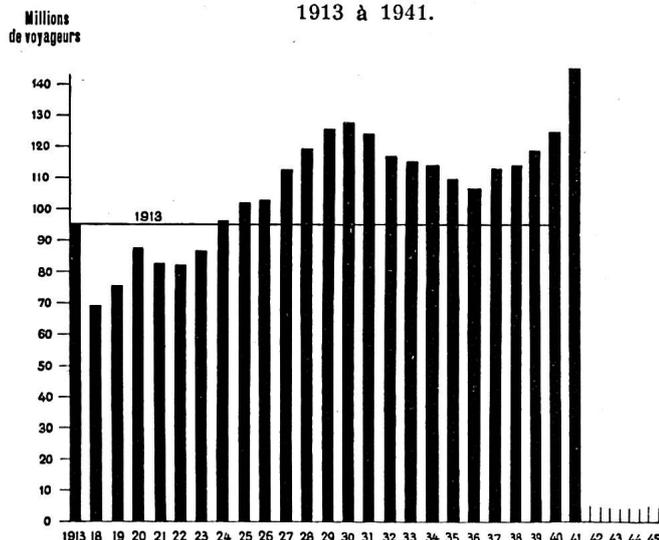
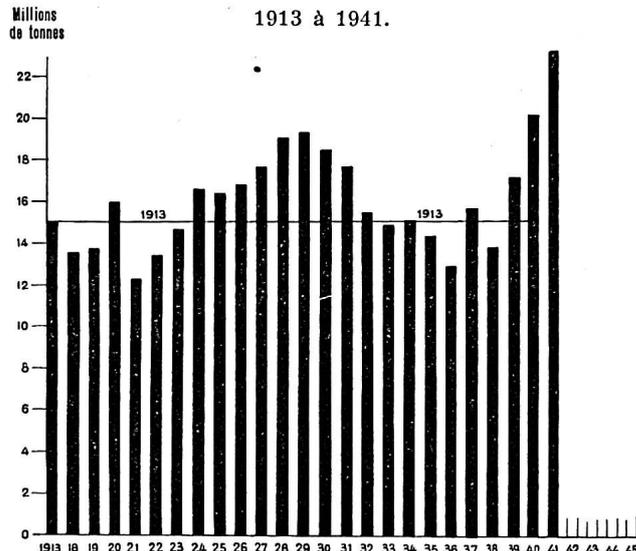


Figure 2.  
Marche de l'ensemble du trafic des marchandises.  
1913 à 1941.



523 000 tonnes, ont augmenté, en 1941, de 13 000 tonnes, ou 2,5 %. En valeur, les exportations représentent 1463 millions de francs, ce qui fait 147,7 millions de francs, ou 11,2 %, de plus qu'en 1940. S'il y a un faible accroissement du tonnage exporté, il est dû uniquement aux matières premières lourdes, car les produits fabriqués, notamment les denrées alimentaires, sont fortement en recul.

L'aggravation progressive des communications maritimes a entraîné dans nos échanges commerciaux avec les pays d'outre-mer, un recul de 60 à 65 % en quantité, et de 20 à 25 % en valeur, par rapport à 1940.

Consécutivement à l'évolution de nos échanges de marchandises avec l'étranger, le solde passif de notre balance commerciale, de 538 millions de francs en 1940, est monté à 561 millions de francs en 1941.

Le trafic de *transit*, qui avait connu une forte reprise dès le début de la guerre, s'est maintenu, avec un certain ralentissement toutefois par rapport à 1940.

Le *trafic interne*, profitant de la situation économique relativement favorable de notre pays, des mesures prises pour renforcer la production et l'approvisionnement indigènes, ainsi que des importantes restrictions imposées au trafic automobile, a lui aussi continué à augmenter, quoique à une allure sensiblement plus faible qu'en 1940.

Les recettes s'étant accrues tant dans le service des voyageurs que dans celui des marchandises, le total des *recettes de transport* a augmenté considérablement. Il a dépassé de 56 millions de francs, ou de 14,8 %, le chiffre de 1940; avec 440,04 millions de francs au total, il a atteint un chiffre-record.

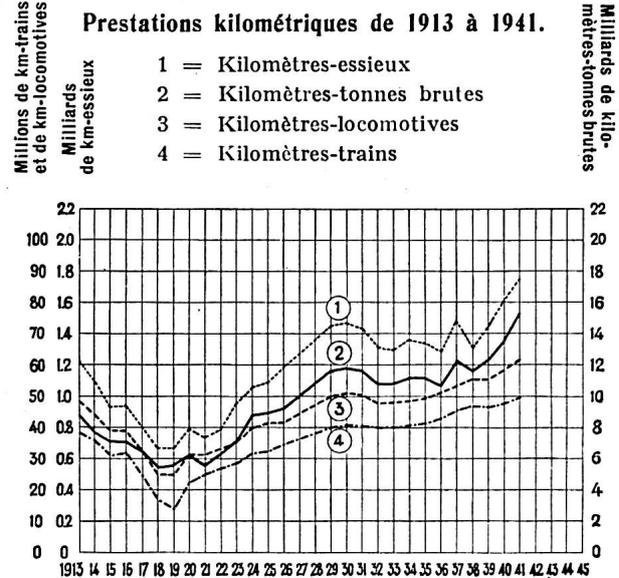
L'*indice suisse des prix de gros* (1914 = 100) a passé, au cours de l'exercice, de 166 à 199. Il enregistre ainsi une hausse de 19,9 %, ce qui témoigne d'un certain ralentissement dans l'évolution des prix. Le renchérissement de 86 % du début de la guerre à fin 1941, est dû principalement à des facteurs externes. La hausse des prix, en effet, est de 136 % pour les marchandises importées, et de 52 % seulement pour celles du pays. L'*indice suisse du coût de la vie* (1914 = 100), passant de 163 à 184 %, a enregistré en 1941, principalement par suite du renchérissement des denrées alimentaires, une hausse de 12,9 %, qui est légèrement plus forte qu'en 1940. L'indice suisse du coût de la vie, calculé à fin 1941, excédait ainsi celui d'avant-guerre, calculé en août 1939, de 34,3 %.

Pour faire face à un trafic toujours croissant, les *prestations d'exploitation*, qui avaient déjà sensiblement été augmentées en 1940, durent l'être plus encore en 1941. En ce qui concerne les *trains de voyageurs*, 1940 avait marqué un léger recul en raison des limitations imposées par l'horaire de guerre du 11 mai au 8 juin. Les kilomètres-trains, en dépit des restrictions qu'il a fallu apporter à l'horaire dès le 6 octobre, ont passé en 1941 à 34,48 millions, marquant une augmentation de 619 000, ou 1,8 %, et les kilomètres-tonnes brutes, à 7,07 milliards, ce qui fait une augmentation de 511 millions, ou 7,8 %. Pour les *trains de marchandises*, les kilomètres-trains, qui avaient accusé en 1940 déjà une

sensible augmentation, se sont de nouveau accrus de 1,25 million, ou 9,0 %, passant à 15,22 millions. Les kilomètres-tonnes brutes ont augmenté de 1,13 milliard, ou 15,8 %, et ont atteint 8,26 milliards.

Les parcours de voitures, 637 millions de kilomètres-essieux, ont augmenté de 54,48 millions, ou 9,4 %, et les parcours de wagons, 950 millions de kilomètres-essieux, de 77,74 millions, ou 8,9 %. Comparés à la moyenne des dix dernières années d'avant-guerre, les kilomètres-trains ont augmenté de 18,9 %, les kilomètres-essieux de 26,4 % et les kilomètres-tonnes brutes de 34,5 %.

Figure 3.



Les lignes électrifiées, à elles seules, comptent 85 % de tous les kilomètres-véhicules-moteurs, 89 % des kilomètres-trains, 94 % des kilomètres-essieux et 95 % des kilomètres-tonnes brutes. Les prestations d'exploitation fournies en 1941, qui ont atteint un niveau inconnu jusque-là et dépassé même largement les chiffres des années de haute conjoncture d'avant-guerre, montrent clairement l'importance prépondérante que revêt le chemin de fer pendant la guerre actuelle, et l'énorme effort qui est demandé aux Chemins de fer fédéraux dans l'intérêt du pays.

L'accroissement considérable des transports et des parcours en 1941 a obligé l'administration à augmenter l'effectif de son *personnel*. Le renfort a été en moyenne annuelle de 462 agents, ou 1,7 %, ce qui, à fin 1941, a porté l'effectif à 27 950 agents. L'augmentation concerne surtout le service des gares et des trains, ainsi que celui de la traction et des ateliers. Compte tenu des ouvriers d'entrepreneurs et des auxiliaires occupés temporairement, l'effectif total du personnel, 31 885 agents, accuse un accroissement de 1504 agents, ou 4,9 %. D'après le niveau le plus élevé qu'ait atteint l'effectif du personnel, en 1920, où nous occupions 39 676 agents, la diminution, mis à part les ouvriers d'entrepreneurs et les auxiliaires occupés temporairement, est encore de 11 726 agents, ou 29,6 %. La courbe de l'effectif en 1941, comparée à celle du trafic, montre que le réseau a pu faire face à un accroissement considérable des transports et des

Figure 4.  
Excédents d'exploitation 1903-1941.

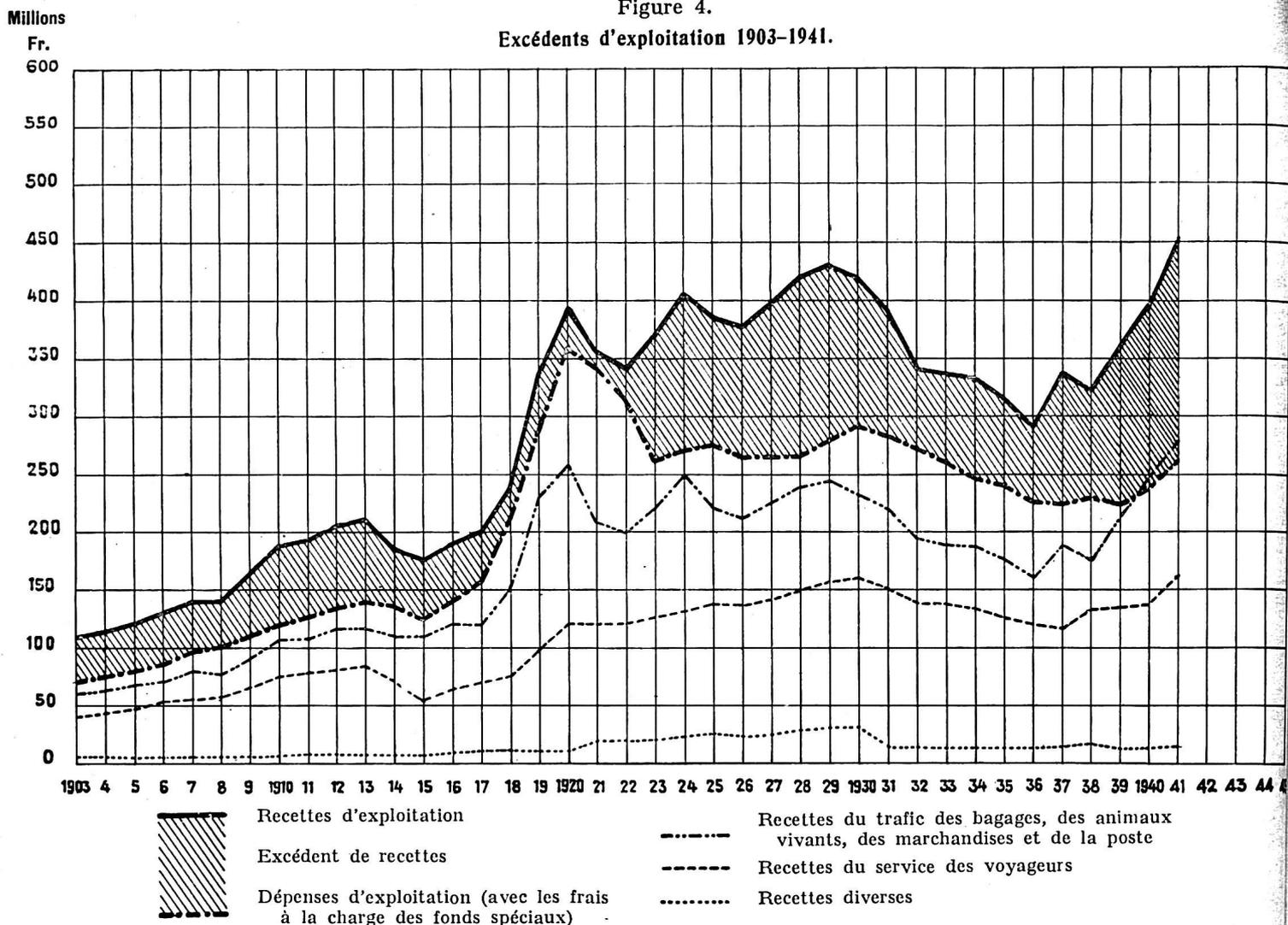
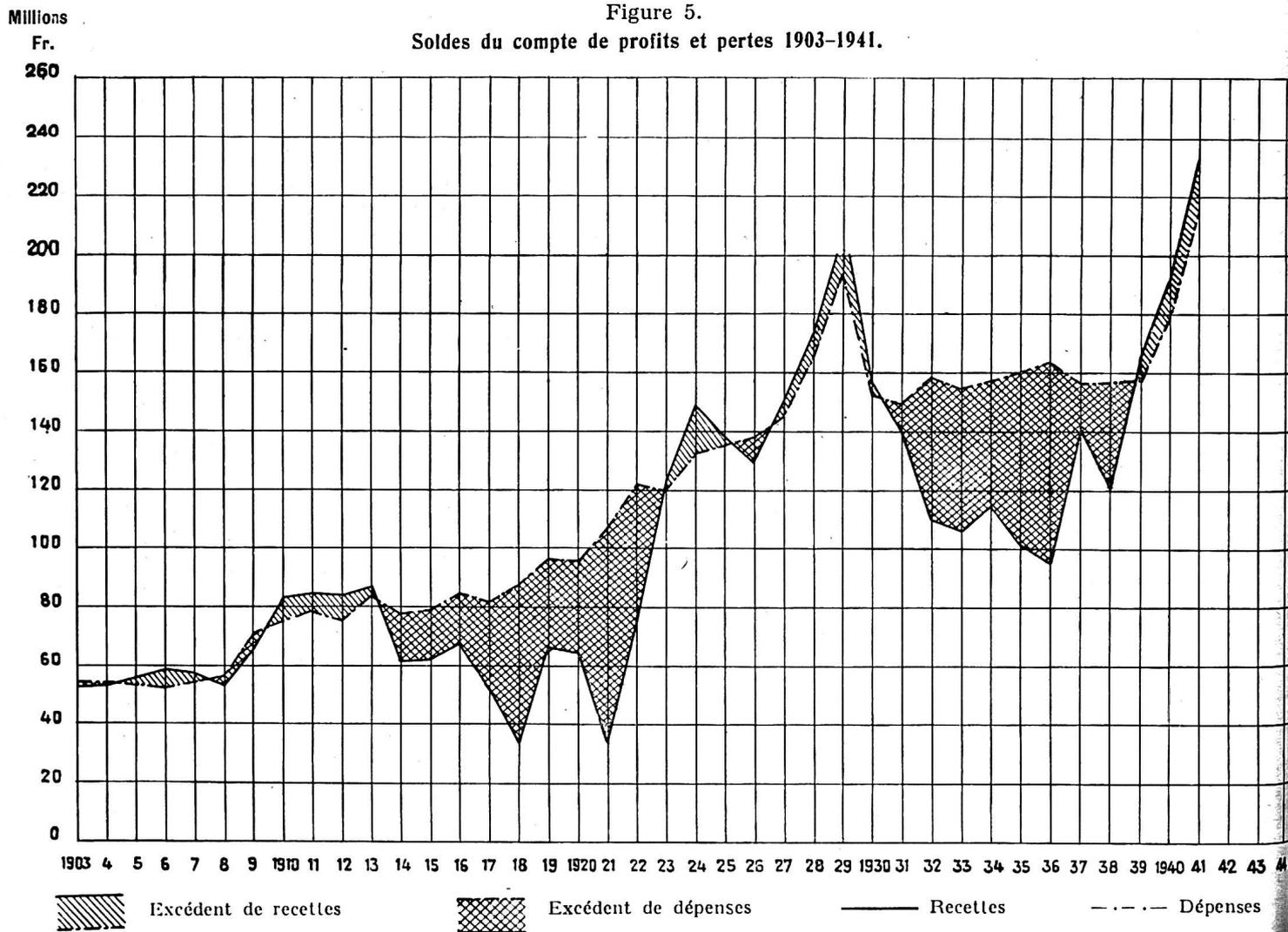


Figure 5.  
Soldes du compte de profits et pertes 1903-1941.



parcours, sans augmenter dans une sensible mesure le nombre des agents.

Aux recettes de transport du service des voyageurs et du service des marchandises sont venues s'ajouter les recettes diverses, pour 14,95 millions de francs, en sorte que les *recettes totales d'exploitation* ont atteint 454,99 millions. Elles ont augmenté de 57,20 millions de francs, ou 14,4 %, par rapport à 1940, alors que, de 1939 à 1940, elles s'étaient accrues de 10,1 %.

En raison de la hausse générale des prix et du versement d'allocations de renchérissement, les *dépenses d'exploitation* ont également augmenté. Elles se sont montées à 260,6 millions de francs, c'est-à-dire 21,84 millions, ou 9,2 %, de plus que l'année précédente; de 1939 à 1940, elles s'étaient accrues de 6,6 %. L'augmentation des dépenses d'exploitation est relativement modeste si l'on songe à la forte intensification du trafic. Une fois de plus, la fixité bien connue des frais des chemins de fer a eu d'heureux effets sur le résultat final de l'exercice. En revanche, si le volume du trafic devait diminuer en 1942, cette fixité des frais ne manquerait pas d'avoir l'effet contraire.

Le budget pour 1941 ne prévoyait qu'un surcroît de dépenses de 14,87 millions de francs; mais il faut dire que les dépenses pour le personnel avaient dû être budgétées sans les allocations de renchérissement.

L'*excédent des recettes du compte d'exploitation* s'est monté à 194,38 millions de francs (454,99 millions de recettes contre 260,61 millions de dépenses). Ainsi, sous l'influence de toute une série de facteurs extraordinaires, l'excédent de 1941 dépasse de nouveau très sensiblement celui de 1940, qui s'élevait à 159,03 millions de francs et constituait déjà un record pour les Chemins de fer fédéraux. Pour mesurer pleinement ce développement, il faut se rappeler que l'excédent des recettes n'avait atteint en moyenne que 91,33 millions de francs les trois années d'avant-guerre, de 1936 à 1938. Toutefois, les premiers résultats mensuels de 1942 montrent que le plafond

a été atteint et que, vraisemblablement, le chiffre de 1941 ne se reverra pas. De 1940 à 1941, l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation s'est amélioré de 35,35 millions de francs, ou 22,2 %.

Le coefficient d'exploitation (dépenses d'exploitation en pourcent des recettes d'exploitation) s'élève à 57,28, alors qu'il atteignit 60,02 en 1940.

Le *compte de profits et pertes* se solde par un excédent de recettes de 18,47 millions de francs, contre 13,40 millions en 1940. Les meilleurs soldes actifs enregistrés jusqu'ici, ceux de 1924 (15,15 millions) et de 1929 (15,03 millions), sont donc dépassés.

Pour diverses raisons, le fort excédent d'exploitation de l'exercice n'a valu qu'une amélioration relativement faible au compte de profits et pertes (5,07 millions de francs par rapport à 1940). En premier lieu, la réorganisation du système des amortissements, depuis longtemps nécessaire, ainsi que la comptabilisation d'amortissements arriérés dans le compte de profits et pertes, ont porté les « Sommes affectées à des amortissements », de 24,04 millions en 1940, à 36,61 millions en 1941. En comblant l'insuffisance d'amortissements arriérés, l'entreprise a pu réaliser un modeste assainissement; c'est ainsi que l'insuffisance d'amortissements des valeurs d'établissement des ateliers, a été complètement éliminée en 1941, en sorte que cette entreprise accessoire peut être considérée comme assainie. En second lieu, un nouvel article « Réserves pour charges d'exploitation », au montant de 14 millions de francs, a été inscrit aux dépenses du compte de profits et pertes. Signalons à ce propos qu'aujourd'hui, par suite des grosses difficultés d'approvisionnement, les remplacements et en particulier les renouvellements de voies, ne peuvent pas se faire au rythme voulu; ces travaux devront naturellement être rattrapés dès que possible. En troisième lieu, divers accidents et incendies ont nécessité le versement de 2,49 millions de francs au fonds d'assurance contre l'incendie et les accidents (en 1940: 0,20 million de francs). Enfin, les contributions extraordinaires à la caisse de pensions et de secours ont passé de 15,83 à 18,32 millions de francs.

Figure 6.

Répartition des recettes d'exploitation en 1941.

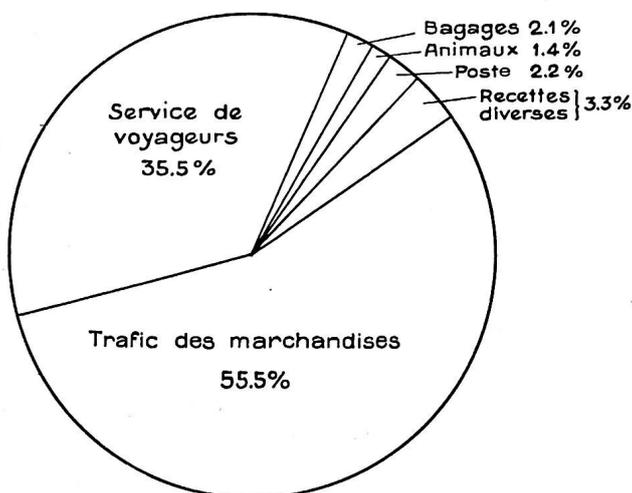
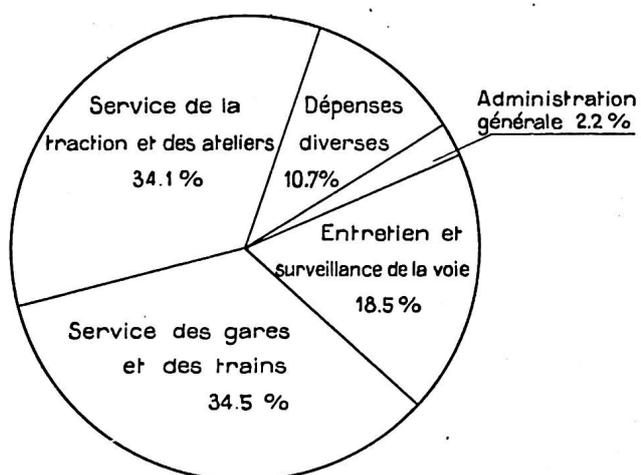


Figure 7.

Répartition des dépenses d'exploitation en 1941.



Les *frais de capitaux*, qui constituent comme on sait la principale dépense du compte de profits et pertes, se décomposent comme il suit: Fr.

Intérêts des emprunts consolidés . . .	102 387 798
Intérêts des dettes courantes . . . . .	3 649 092
Intérêts du fonds de couverture de rentes-accidents . . . . .	67 828
Frais de finance . . . . .	259 628
Amortissement de frais d'emprunts . . .	4 010 933
	110 375 279

En 1940, les frais de capitaux avaient atteint 110,<sup>45</sup> millions de francs, c'est-à-dire la même somme qu'en 1941.

Les *amortissements industriels* forment, par ordre d'importance, la seconde dépense du compte de profits et pertes. Dans leur ensemble, les amortissements industriels sur les immobilisations et les disponibilités du service du chemin de fer et des entreprises accessoires, ont atteint, en 1941, les montants suivants:

1. <i>Amortissements sur les immobilisations:</i>			
a. Versements au fonds de renouvellement:			
Exploitation (ligne Wattwil-Ebnat-Kappel comprise) . . . . .	Fr.		Fr.
Economat . . . . .	21 860 941		
Usines électriques . . . . .	1 349		
	2 706 904		24 569 194
b. Amortissements complémentaires en prévision de la réorganisation du système des amortissements . . . . .			
			20 000 000
c. Amortissements sur le capital d'établissement:			
Economat . . . . .	12 786		
Usines électriques . . . . .	1 173 671		
A reporter	1 186 457		44 569 194

	Report	Fr.	Fr.
Ateliers . . . . .		1 186 457	44 569 194
Service des bateaux sur le lac de Constance . . . . .		569 553	
		72 419	1 828 429
d. Amortissements industriels extraordinaires:			
Amortissements arriérés . . . . .		18 465 804	
Installations supprimées		1 900 760	
Economat . . . . .		3 655	
Usines électriques . . . . .		164 524	
Ateliers . . . . .		3 953 096	
Service des bateaux sur le lac de Constance . . . . .		—	
		—	24 487 839
2. <i>Amortissements sur les disponibilités de l'exploitation:</i>			
a. Pertes de cours et moins-values de titres . . . . .			
			215 801
b. Amortissements sur les approvisionnements de magasins:			
Economat . . . . .		63 898	
Ateliers . . . . .		49 380	
		—	329 079
Total des amortissements			71 214 541

Le total des amortissements a passé de 54,<sup>76</sup> millions en 1940, à 71,<sup>21</sup> millions en 1941. Cette forte augmentation provient du complément d'amortissements de 20 millions de francs opéré en prévision de la réorganisation du système des amortissements ordinaires. Ce complément d'amortissement a entraîné une légère diminution des amortissements extraordinaires, susceptibles d'être modifiés selon les résultats d'exploitation.

Pour être complets, signalons encore que l'amortissement financier exigé par la loi, a également été porté dans les comptes de 1941; il se monte à 6 763 643 fr., contre 6 519 062 fr. en 1940.

### III. Affaires administratives générales.

#### A. Institutions internationales de transport.

1. La *Délégation internationale du Simplon* s'est réunie à Berne les 30 et 31 mai et les 26 et 27 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 1939.

2. Tout comme en 1940, les institutions suivantes n'ont pas pu tenir de sessions en 1941, du fait de la guerre: *Comité international des transports, Union internationale des chemins de fer, Union d'administrations de chemins de fer de l'Europe centrale, Union internationale des wagons (R. I. V.), Association internationale du Congrès des chemins de fer.*

La *Conférence européenne des horaires et des services directs* n'a pas eu lieu pour le même motif.

Comme l'année précédente, l'horaire des relations internationales par chemin de fer a été établi

dans des conférences partielles, dont nous parlerons au chapitre VIII E.

#### B. Assurance des choses et responsabilité civile.

1. Les *caisses cantonales d'assurance contre l'incendie* nous ont versé 202 252 fr. pour 13 sinistres.

2. L'année dernière, il y eut 63 incendies à la charge de notre *propre fonds d'assurance* contre l'incendie et les accidents; ces sinistres représentent une somme totale de 98 262.86 fr.

3. Les tableaux statistiques et les comptes renseignent sur le nombre d'*accidents* survenus en 1941 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, 210 *cas de responsabilité* (142 en 1940).

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

*a. Réclamations adressées aux Chemins de fer fédéraux.*

Non liquidées l'année précédente . . . . .	881	(651 en 1940)
Reçues pendant l'exercice . . . . .	32 733	(20 422 » 1940)
Réglées " " . . . . .	32 461	(20 192 » 1940)

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

Transmises aux Chemins de fer fédéraux . . . . .	3 001	(2 031 en 1940)
--	-------	-----------------

*c. Irrégularités annoncées.*

Avaries ou pertes partielles . . . . .	334	(280 en 1940)
Empêchements à la livraison . . . . .	1182	(715 » 1940)

L'augmentation du nombre des réclamations et des irrégularités est due au fort accroissement du trafic interne et à quelques gros accidents (incendie

de la halle aux marchandises de Neuchâtel, collision de Kiesen, explosion de mines à Veytaux).

*d. Procès.*

Pendants depuis 1940. . . . .	3	(3 en 1940)
Intentés en 1941 . . . . .	5	(1 » 1940)
Terminés. . . . .	4	(1 » 1940)

**C. Automobile et chemin de fer.**

Après des travaux préparatoires remontant à 1937 et grâce aux efforts soutenus de l'office fédéral des transports les études entreprises en vue de donner une nouvelle base constitutionnelle à la législation sur les transports ont pu être menées à bonne fin en 1941. Le 19 décembre 1941, le Conseil fédéral publiait son message concernant une modification de la constitution par une disposition sur les transports par chemin de fer, par route, par eau et par air, et opposait à l'initiative populaire sur le transport des marchandises, le contre-projet suivant:

«Art. 23<sup>ter</sup>. <sup>1</sup> Le trafic par chemin de fer et les transports motorisés par route, par eau et par air, doivent être réglés par la Confédération en vue d'assurer la coopération rationnelle des divers modes de transport dans l'intérêt de l'économie publique et de la défense nationale.

<sup>2</sup> Le transport non rémunéré des personnes n'est pas visé par cette disposition.

Art. 31, al. 3, ou art. 31<sup>bis</sup>, al. 4, des nouveaux articles économiques. Est réservée la législation édictée en vertu de l'art. 23<sup>ter</sup> au sujet de la coordination des divers moyens de transport.»

Primitivement, l'office fédéral des transports présenta un article constitutionnel de pure compétence, qui ne préjugeait en rien des lois d'application et correspondait dans ses grandes lignes au premier alinéa du nouvel article 23<sup>ter</sup>. C'est ensuite que la commission instituée en vertu de l'ordonnance sur les transports routiers, décida, à la majorité des voix, l'adjonction du deuxième alinéa. Les automobilistes demandent maintenant que l'article constitutionnel prévoie aussi, expressément, l'exception du trafic privé. De très larges milieux, au contraire, veulent s'en tenir à l'article de pure compétence. Dans ces conditions, il n'est pas impossible que le nouvel article constitutionnel se heurte à une forte opposition lors de la votation populaire.

Personne, toutefois, ne se dissimule les obstacles qu'il faudra vaincre pour organiser, ne serait-ce que par étapes, la coordination des trafics par rail, par route et par eau, lorsque, après la guerre, la paralysie des transports routiers ayant cessé, la concurrence aura repris avec toute l'âpreté qu'on peut imaginer. Pour se faire une idée des difficultés qui nous attendent encore, il suffit de songer aux efforts qui durent être accomplis pour remplacer la loi refusée sur le partage du trafic, par l'ordonnance sur les transports automobiles, laquelle, au surplus, bien qu'elle soit une garantie pour les camionneurs, ne gagne leur adhésion que lentement. Cette ordonnance, en vigueur à titre d'essai jusqu'en 1945, n'en rend pas moins de grands services en ce qu'elle permet d'accomplir un travail indispensable de groupement organique des entreprises automobiles, sans lequel la solution du problème tarifaire s'avère impossible.

Entre temps, la commission fédérale des transports a également commencé son activité.

Les rapports de concurrence entre le rail et la route ont été influencés comme en 1940 par le rationnement des carburants, la réquisition des automobiles nécessaires à l'armée et l'adaptation de nombreuses automobiles aux carburants de remplacement. Grâce aux mesures prises par les pouvoirs publics, ces transformations de véhicules ont fait de notables progrès, en sorte qu'à la fin de l'année, environ 13 000 véhicules se trouvaient munis d'un générateur. Les transports routiers ont ainsi marqué une certaine reprise, mais les véhicules automobiles, qu'ils soient à essence ou à carburants de remplacement, ne doivent cependant pas avoir assuré plus d'un tiers du trafic d'avant-guerre. Il est naturel que, dans ces conditions, la concurrence ait fait place sur toute la ligne à la collaboration, afin de tirer le meilleur parti possible des divers moyens de transport, d'éviter les courses à vide ou parallèles et d'utiliser largement l'automobile dans le simple service d'apport et de répartition. Pour venir en aide aux transporteurs privés en difficulté depuis

la guerre par suite du manque de carburants et de caoutchouc, les pouvoirs publics ont pris toute une série de mesures, qui n'ont qu'un caractère exceptionnel et passager. Nous comptons par conséquent que ces mesures — qui vont de l'assouplissement des prescriptions de la loi sur les véhicules automobiles, des facilités d'ordre fiscal, de la formation de communautés régionales de transport, jusqu'à l'octroi de fortes subventions pour les réparations et transformations de véhicules — seront abrogées sitôt que la situation redeviendra normale, et que les transporteurs routiers ne s'en saisiront pas pour arguer d'un état de fait et demander la révision de la législation sur les automobiles.

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

Il est très réjouissant de constater qu'en 1941, comme en 1940, l'opinion publique s'est montrée bien disposée à l'égard des Chemins de fer fédéraux. Mieux que n'importe quelle campagne d'information ou de propagande, les grands services rendus par l'entreprise lui ont gagné la sympathie générale. En une période de rationnement toujours plus sévère, de restrictions sans cesse accrues et de renchérissement constant de la vie, la population s'est félicitée de ce que notre réseau d'Etat n'ait pas profité du monopole des transports qu'il a pratiquement recouvré, pour procéder à des augmentations de tarif. Ces élévations de taxes deviendront toutefois nécessaires si le rapport des recettes aux dépenses continue à s'aggraver. En conservant aux tarifs leur tendance nettement sociale, notamment en maintenant les grandes facilités de transport accordées aux écoliers et aux ouvriers, les nombreux tarifs exceptionnels pour le transport des marchandises et un horaire encore bien doté, les Chemins de fer fédéraux ont fait excellente impression. L'abonnement de vacances, accueilli avec gratitude, a également valu de larges sympathies aux entreprises de transport.

L'activité du service de presse trouva ainsi à s'exercer sur un terrain particulièrement favorable, en sorte qu'une première réduction de l'horaire, à vrai dire modeste, opérée en automne, la suspension provisoire des billets du dimanche, la limitation du chauffage électrique des trains, la suppression de nombreux trains spéciaux et les mesures destinées à activer la circulation des wagons, ont été admises sans récrimination.

La presse illustrée et la radio notamment, nous ont été des auxiliaires précieux pour atteindre le public et l'inviter à aider l'administration à combattre les retards de trains. La presse, les quotidiens en particulier, ont montré beaucoup de compréhension pour les problèmes tout nouveaux de l'exploitation de guerre et pour une politique de stricte économie dans l'utilisation des ressources disponibles; de plus, par leurs commentaires des communiqués officiels et leurs propres articles sur le trafic en temps de guerre, ils ont réussi à créer une atmosphère de confiance.

Rappelons à ce propos que les journalistes ont été invités à l'inauguration de la nouvelle voie d'accès à Berne, à l'inspection des tunnels de la seconde voie entre Sisikon et Flüelen, à l'ouverture à l'exploitation électrique de la ligne du Brunig et à la mise en service de nouveaux postes centraux

d'enclenchement dans les gares de Berne et de Neuchâtel; au surplus, nous leur avons communiqué notre programme de doublement de voies et d'électrification. Dans ces diverses occasions, nous avons pu constater que, même pendant la guerre, tout ce qui a trait à notre réseau national suscite un très vif intérêt.

Le *Bulletin des CFF*, où la presse quotidienne et technique se plaît à puiser des renseignements sûrs, est demeuré au service de l'information générale. Si les clichés et photographies qu'il fournit sont très recherchés, le service de photographies nouvellement rattaché au service de presse, permet de mieux tenir compte du désir souvent exprimé par les journaux illustrés de pouvoir publier des reportages d'actualité en matière de trafic.

La bibliothèque de la Direction générale, qui compte déjà plus de 30 000 ouvrages et 220 000 fiches de documentation, est également au service de l'information au sens large du terme. Grâce à sa fusion avec la bibliothèque du département fédéral des postes et des chemins de fer, le service des livres a pu être simplifié et centralisé. La bibliothèque constitue depuis longtemps non plus seulement un instrument de travail indispensable pour l'administration, mais encore un important lien entre celle-ci et un cercle sans cesse croissant de lecteurs ne faisant pas partie du personnel des Chemins de fer fédéraux. Nombreuses sont les visites que lui font les bibliothécaires et les experts en matière de documentation. La bibliothèque est aussi en rapports constants avec les universités, et son influence sur la littérature scientifique relative aux transports, se traduit par la publication d'un toujours plus grand nombre de thèses de doctorat. Elle travaille au surplus en collaboration particulièrement étroite avec les bibliothèques de la poste et de l'administration des téléphones et des télégraphes.

#### E. Participation à d'autres entreprises.

1. La *Société de gares frigorifiques, ports-francs et glaciers de Genève* a été en mesure d'améliorer encore ses résultats financiers.

Après avoir opéré des amortissements équitables, la Société a pu distribuer un dividende aux détenteurs d'actions privilégiées et ordinaires.

2. Les *Entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle S. A.* ont aussi pu améliorer leurs résultats. L'excédent des recettes a permis d'opérer les amortissements nécessaires, de verser un dividende au capital-actions et d'affecter un certain montant à une fondation pour le personnel.

3. Les résultats financiers de la *Compagnie suisse de navigation S. A.* se sont légèrement améliorés par rapport à ceux de l'année précédente.

4. Le capital-actions et le capital-obligations de l'*Usine de l'Étzel S. A.*, n'ont subi aucune modification. Le fonds de réserve s'est accru du montant de l'attribution légale. Le fonds d'amortissement des capitaux et de renouvellement a reçu les versements prescrits dans le contrat de fondation. Pour l'exercice 1940/41, qui s'est achevé le 30 septembre, un dividende de 4 % a de nouveau été distribué. D'autres renseignements au sujet de l'usine de

l'Etzel figurent au chapitre X (voies et usines électriques).

5. Le 30 juin 1941 a été fondée la *S. A. des Forces motrices de Rapperswil*, à laquelle les Chemins de fer fédéraux sont intéressés. Le but de la société est de construire et d'exploiter l'usine de Rapperswil sur le parcours de l'Aar Rüchlig-Wildegg, dont l'utilisation a été requise par la Confédération et cédée aux Chemins de fer fédéraux (contrats avec le Conseil d'Etat du canton d'Argovie des 2/6 septembre 1919, 9/15 janvier 1926, et conventions des 25 mai/23 juin 1939 et 18/25 avril 1941). 20 % du capital-actions de 12 millions de francs (part des CFF: 6 600 000 francs) ont été versés. Conformément au contrat, la société a remboursé aux Chemins de fer fédéraux leurs dépenses pour études et projets.

Au sujet des préparatifs de construction, voir chapitre X (voies et usines électriques).

6. Avec les Usines électriques de la Suisse centrale, à Lucerne, le Crédit suisse, à Zurich, et la Banque pour entreprises électriques, à Zurich, nous avons formé un syndicat d'études pour la construction d'une *usine à accumulations à Andermatt*, prévoyant l'utilisation des forces hydrauliques de la Reuss jusqu'au lac des Quatre-Cantons.

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

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

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

Le 1<sup>er</sup> septembre 1941, M. *Paul Toggenburger*, avocat, chef de la division du contentieux à la Direction générale, a pris sa retraite. Le Conseil d'ad-

ministration a désigné pour lui succéder M. le Dr *Joseph Fahm*, adjoint.

#### G. Conseil d'administration.

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

Le 14 mars 1941, en remplacement de M. Edouard de Steiger, nommé conseiller fédéral, ont été désignés, avec entrée en fonctions le 17 mars 1941, comme vice-président du Conseil, M. le Dr Emile Klœti, député au Conseil des Etats, président de la ville de Zurich, et comme nouveau membre du Conseil, M. le Dr Max Gafner, conseiller d'Etat bernois.

Dans cette nouvelle composition, le Conseil a été confirmé pour la nouvelle période administrative allant du 1<sup>er</sup> janvier 1942 au 31 décembre 1944.

#### H. Divers.

D'entente avec la Compagnie de navigation sur le lac des Quatre-Cantons, la Direction générale a facilité le voyage du Rutli aux enfants de Suisses à l'étranger qui séjournaient dans notre pays à l'époque de la célébration du 650<sup>e</sup> anniversaire de la Confédération, en été et en automne 1941; à ceux d'entre eux qui avaient moins de 16 ans, elle a en effet accordé, un permis de libre parcours de leur lieu de séjour au Rutli.

Au total 862 enfants ont fait usage de cette faveur, c'est-à-dire environ la moitié des enfants suisses rentrés au pays en 1941.

Au cours de l'exercice, les Chemins de fer fédéraux ont invité en Suisse, tant d'Allemagne que de France, 100 enfants de cheminots ayant besoin de rétablir leur santé.

### IV. Finances et comptabilité.

#### A. Caisse principale et service des titres.

1. Le *livre de la dette de la Confédération* a été rouvert du 15 décembre 1941 au 15 janvier 1942. A fin décembre, un nouveau montant de 2 765 000 fr. de nos divers emprunts et prêts, y fut inscrit. Des créances ayant été remboursées pour une somme de 4 060 000 fr., en raison de la conversion d'un emprunt, notre dette, à ce moment-là, ne figurait plus, dans le livre, que pour 409 332 000 fr.

2. Le *prêt 5 % de la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents, à Lucerne, de 1927*, au montant de 20 millions de francs, dénoncé au remboursement pour le 28 février 1941, a été renouvelé au pair, à 3½ %, pour une durée de 10 ans.

Les *100 millions de francs de bons de caisse 3½ %* émis en 1935 par la Confédération pour le compte de notre administration, étaient remboursables le 15 mars 1941. Ils ont été renouvelés à 3½ % et au pair, pour six ans, sous forme de bons du trésor du département fédéral des finances.

A fin octobre, l'*emprunt 4 % des Chemins de fer fédéraux, de 1933*, au montant de 150 millions de

francs, a été dénoncé, avant l'échéance, au 1<sup>er</sup> février 1942. Les porteurs avaient la possibilité de convertir leurs titres en obligations de l'emprunt fédéral 3¼ %, de 1941, mis en souscription publique en novembre. Le montant des conversions s'est élevé à 76 688 000 fr. Les fonds nécessaires au remboursement du reliquat, 73 312 000 fr., seront mis à notre disposition par la Confédération aux conditions du nouvel emprunt fédéral de 1941, c'est-à-dire à 3¼ %, au pair et à 15 ans.

3. A la fin de l'exercice, par suite des résultats favorables d'exploitation, notre *dette flottante auprès du département fédéral des finances*, avait été ramenée de 197 à 156 millions de francs.

4. Nous avons de nouveau pu attribuer au portefeuille de la *caisse de pensions et de secours*, sous forme de *bons de dépôt* de notre administration, l'excédent des recettes sur les dépenses de cette caisse, c'est-à-dire 5 240 000 fr. A la fin de l'année, la caisse possédait ainsi pour 320 millions de francs de ces bons, contre 314 760 000 fr. l'année précédente. Le taux d'intérêt est resté à 3½ %.

5. Compte tenu des modifications précitées, ainsi que des tirages au sort — le montant remboursé de cette manière s'est élevé à 12 929 050 fr. — notre dette consolidée a été ramenée, à la fin de l'année, de 2 896 996 150 fr. à 2 889 307 100 fr.

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

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1941, le système des bons a été introduit en trafic touristique Italie-Suisse.

Le 19 juillet, l'accord de clearing avec l'Allemagne a été prolongé jusqu'à fin 1942, avec quelques modifications de détail.

Le 10 septembre, un nouvel accord sur le trafic des marchandises et des paiements a été conclu entre la Suisse et la Croatie.

Le 11 octobre, l'accord de clearing avec la Hongrie a été renouvelé.

Le 1<sup>er</sup> novembre, le règlement des décomptes de chemin de fer avec la France, jusqu'ici libre, a été incorporé au clearing franco-suisse.

Le 12 novembre, un accord de clearing a été conclu avec la Bulgarie.

Depuis l'effondrement de la Yougoslavie et de la Grèce, le trafic des paiements avec ces pays se fait par l'entremise de la Banque nationale.

L'incorporation au clearing du règlement des décomptes de chemin de fer Italie-Suisse, a entraîné d'importants arriérés au compte spécial I. Les efforts faits en vue de les réduire ont rencontré de gros obstacles.

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

2009 dépôts en espèces . . . . .	3 227 298 fr. 05
2899 cautionnements . . . . .	26 335 282 » —
1040 dépôts de titres . . . . .	12 878 593 » 55
<u>5948 sûretés représentant . . . . .</u>	<u>42 441 173 fr. 60</u>

(1940: 5684 sûretés représentant 42 348 101 fr. 20).

8. Au cours de l'exercice, 2 004 829 fr. 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. Nous avons, en revanche, octroyé de nouveaux prêts pour un total de 966 409 fr. 35. A la fin de l'année, les prêts hypothécaires de la caisse de pensions et de secours atteignaient un montant de 51 595 763 fr. 75, contre 52 634 183 fr. 40 en 1940.

9. A la fin de l'exercice, le portefeuille des fonds publics s'élevait à 13 614 011 fr. 90, contre 13 029 425 fr. 55 à fin 1940. L'accroissement provient de notre participation, pour un montant nominal de 6 600 000 fr., à la S. A. de l'usine électrique de Rupperswil. Une première tranche de 20 % a été payée au cours de l'année. Une nouvelle estimation du portefeuille a fait ressortir une moins-value de 204 933 fr.

## B. Contrôle des finances et comptabilité générale.

1. Les agents du contrôle des finances et de la comptabilité générale ont procédé aux revisions suivantes:

Vérification de deux caisses d'avances du II<sup>e</sup> arrondissement. Participation à plusieurs inventaires de matériel.

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

Les agents du contrôle des finances ont vérifié les comptes des librairies de gare, d'un entrepôt frigorifique, de trois entreprises de camionnage et de divers magasins se trouvant sur le domaine du chemin de fer; ils ont contrôlé les recettes brutes pour 1940 de 49 buffets de gare. De plus, ils ont examiné les comptes de deux gares communes, de la gérance immobilière de Genève-La Praille et de l'alimentation en eau de source de Brunnen. Les reviseurs ont également vérifié les livres de quelques autres exploitations de différente nature.

2. La commission de vérification de la Délégation internationale du Simplon a examiné le 28 février les comptes de construction et d'exploitation de la ligne Brigue-Iselle.

3. La réorganisation de la comptabilité a fait un grand pas en avant du fait que tous les problèmes en rapport avec les amortissements ont été élucidés. En ce qui concerne la réorganisation du système des amortissements, qui est l'une des conditions préalables de l'assainissement de notre entreprise, un projet a été mis sur pied.

Au surplus, les travaux préparatoires pour la mise au net du compte de construction (autre condition de l'assainissement des CFF) ont commencé.

En revanche, l'introduction de la comptabilité industrielle n'a fait aucun nouveau progrès. Des mesures ont toutefois été prises pour activer les travaux en 1942.

## C. Contrôle du trafic.

1. La comptabilisation des transports de voyageurs et de bagages entre les gares CFF, d'une part, et les stations d'automobiles postales, d'autre part, a été réorganisée.

2. La vente des timbres de la caisse suisse de voyage a été étendue à toutes les gares et stations de I<sup>re</sup> classe des CFF, ainsi qu'à quelques stations de II<sup>e</sup> classe ayant un important mouvement de voyageurs.

3. L'introduction de billets passe-partout pour trains spéciaux a simplifié le service des voyageurs utilisant les trains spéciaux organisés par l'administration ou sur commande.

4. Pour simplifier l'expédition des bicyclettes et des voitures d'enfant, nous avons introduit des papiers spéciaux.

5. Des prescriptions ont été édictées pour l'émission et la comptabilisation des demi-billets délivrés sur présentation d'abonnements de vacances pendant la période d'hiver 1941/42.

6. Le service des marchandises d'Yverdon a été supprimé comme service autonome le 1<sup>er</sup> octobre.

7. Les prescriptions de service pour l'expédition et la comptabilisation en trafic-marchandises direct germano-suisse ont été rééditées; elles comprennent désormais le point frontière de St-Louis.

8. Les gares du protectorat de Bohême et Moravie ayant été incorporées le 1<sup>er</sup> février 1941 dans les tarifs germano-suisse, des instructions ont été édictées pour l'expédition et la comptabilisation des transports de voyageurs, de bagages, de colis express et de marchandises avec la Bohême et la Moravie.

9. L'expédition des envois réexpédiés à la frontière en vertu des dispositions des tarifs de marchandises entre le Protectorat de Bohême et Moravie, la Slovaquie et la Hongrie, d'une part, et la Suisse, d'autre part, a été simplifiée par la suppression de la feuille de route.

10. Le mode d'expédition, de comptabilisation et de décompte du trafic des marchandises germano-suisse par l'Alsace et la Lorraine, et d'Alsace et de Lorraine en Suisse, a été régleménté.

11. Des prescriptions ont été édictées pour l'expédition, la comptabilisation et le décompte du trafic des marchandises entre la Slovaquie et la Suisse.

12. Les prescriptions pour le décompte du trafic des marchandises entre la Bohême et la Moravie, d'une part, et la Suisse, d'autre part, ont été rééditées.

13. De nouvelles prescriptions de contrôle et de décompte sont entrées en vigueur pour le trafic des marchandises Italie-Protectorat de Bohême et Moravie.

14. L'administration aux marchandises de Berne a étendu le mode de comptabilisation par procédé

mécanique (machines comptables) à la totalité du trafic des expéditions, et le service des marchandises de Chiasso a fait de même pour le trafic des marchandises de Suisse en Italie. A l'administration aux marchandises de Zurich, ce mode de comptabilisation a été introduit pour la comptabilité des entrepôts, et à l'administration aux marchandises de Lucerne pour les petits envois.

15. Nous avons introduit le 1<sup>er</sup> janvier 1932 au contrôle du trafic un mode d'établissement des documents pour la statistique du trafic des marchandises interne et direct suisse, fondé sur le matériel comptable mensuel des services d'expédition et l'emploi de machines à perforer pour le trafic par wagons complets; ce mode d'établissement a été étendu le 1<sup>er</sup> janvier 1941 au trafic des marchandises direct à destination et en provenance de l'étranger. En même temps, l'état des numéros des classes de tarif et des taxes exceptionnelles pour les wagons complets a été réédité.

16. Les comptes relatifs aux recettes de transport de la ligne Brigue-Iselle ont été vérifiés le 28 février par la commission de vérification de la Délégation internationale du Simplon.

17. Les reviseurs ont vérifié les caisses et les livres de 710 services; pour 61 de ceux-ci, une enquête spéciale a été nécessaire.

18. Les changements suivants se sont produits dans les crédits pour frais de transport que les gares ouvrent aux maisons de commerce: 549 crédits nouveaux; 215 crédits supprimés. Situation à fin décembre 1941: 5914 crédits en compte courant.

19. L'imprimerie des billets a fabriqué 46 082 000 billets du système Edmonson, contre 43 171 000 en 1940.

## V. Personnel.

### A. Questions générales.

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

2. Les arrêtés du Conseil fédéral du 15 septembre 1939 et du 23 janvier 1940 réglant les rapports de service et les traitements du personnel de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux pendant le service militaire actif (v. rapports de gestion pour 1939 et 1940, chap. V, ch. 2, p. 11) sont demeurés en vigueur en 1941, à quelques petites modifications près.

3. En vertu de l'art. 3 de l'arrêté fédéral du 30 août 1939 sur les mesures propres à assurer la sécurité du pays et le maintien de sa neutralité, le Conseil fédéral a pris le 30 mai 1941 un arrêté sur la réglementation provisoire des conditions de rétribution et d'assurance du personnel fédéral. En voici les principaux points:

Sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1941 et le demeurent jusqu'à fin 1945:

a. La nouvelle fixation des taux maxima et minima des traitements, appointements et salaires.

La nouvelle réglementation part du principe que les taux minima et maxima des traitements, appointements et salaires des fonctionnaires, employés et ouvriers, tels qu'ils sont fixés par la loi sur le statut des fonctionnaires et les ordonnances ou règlements de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux, doivent être réduits de 8 %; une somme annuelle de 1800 fr., calculée à raison d'une journée complète de travail, est exonérée de la réduction. Les taux minima et maxima des traitements, appointements et salaires, ainsi que les rétributions auxquelles les agents avaient droit le 1<sup>er</sup> janvier 1941, ont été fixés à nouveau d'après cette formule.

b. Le versement d'une allocation de mariage de 400 fr. à tout fonctionnaire de sexe masculin et à tout employé ou ouvrier de sexe masculin dont l'engagement paraît devoir être durable, qui est occupé en permanence et fournit une journée com-

plète de travail; cette allocation n'est allouée que lors du premier mariage.

c. L'élévation de 120 à 130 fr. des allocations pour enfants au-dessous de 18 ans.

Cette dernière mesure n'a pas entraîné d'augmentation de la rétribution des agents intéressés, car elle a eu pour contre-partie la suppression de l'exonération de réduction de 100 fr. par enfant de moins de 18 ans.

Est entré en vigueur pour 1941:

d. Le versement d'allocations de renchérissement. Cette allocation atteignit, lorsque le gain annuel ne dépassait pas 3500 fr.,

- 200 fr. pour les agents mariés,
- 150 fr. pour les agents célibataires remplissant une obligation d'entretien ou d'assistance,
- 100 fr. pour les agents célibataires ne remplissant pas une obligation d'entretien ou d'assistance.

Lorsque le gain dépassait 3500 fr., l'allocation était déterminée de façon que son montant, ajouté à l'augmentation de rétribution résultant de l'atténuation de la réduction de 13 à 8 %, se montât annuellement à 200 fr. pour les agents mariés, 150 fr. pour les agents célibataires avec obligation d'entretien ou d'assistance, et 100 fr. pour les agents célibataires sans obligation de ce genre.

Est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 1941 et le demeure jusqu'à nouvel ordre:

L'atténuation de la réduction des allocations supplémentaires.

Les indemnités pour voyages de service, de déplacement, pour remplacement dans une fonction supérieure, etc., telles qu'elles sont fixées par des prescriptions spéciales en vertu de l'art. 44 du statut des fonctionnaires, doivent être réduites de 6 % (jusqu'ici, de 12 et 10 %). Pour d'autres indemnités, qui étaient jusqu'ici réduites de 5 et 3 %, la réduction est complètement supprimée.

En plus des indemnités fixées à nouveau le 1<sup>er</sup> janvier 1939 dans le règlement n° 22 sur les allocations supplémentaires du personnel roulant, il est versé 30 ct. par jour de travail aux chefs de train principaux, et 2 ct. par heure d'absence de service hors du lieu de résidence à tout autre agent du personnel roulant.

Est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1941 et le demeure jusqu'à fin 1945:

La nouvelle réglementation de l'assurance du personnel fédéral.

Elle prévoit un nouveau régime d'assurance pour le personnel de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux entré en service depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1941.

Pour les anciens assurés, les cotisations du personnel sont accrues et les prestations de la caisse réduites.

Le département fédéral des finances et des douanes a édicté le 30 mai 1941 des statuts provisoires, qui sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet. Les statuts définitifs seront édictés par le Conseil d'administration.

Les pensions en cours continuent jusqu'à nouvel ordre à être versées d'après les taux fixés dans l'ordonnance du Conseil fédéral du 27 décembre

1938; elles subissent donc une réduction de 15 %, dont sont exonérés

- 2400 fr. de la pension d'invalidé,
- 1500 fr. de la rente du conjoint,
- toutes les prestations aux orphelins.

Aucune pension en cours ne doit être réduite de plus de 10 % du montant statutaire actuel.

Toutes les dispositions contraires à l'arrêté du 30 mai 1941, tant du statut des fonctionnaires, de l'arrêté fédéral du 22 décembre 1938 concernant le régime financier de 1939/41, du règlement des fonctionnaires II, du règlement des salaires I, que de l'ordonnance du 27 décembre 1938 concernant la rétribution et l'assurance du personnel de la Confédération, ainsi que les statuts de la caisse de pensions et de secours du 31 août 1921, ont été abrogés pour la durée de la réglementation provisoire. Sur ses points principaux, l'arrêté reste en vigueur jusqu'à fin 1945.

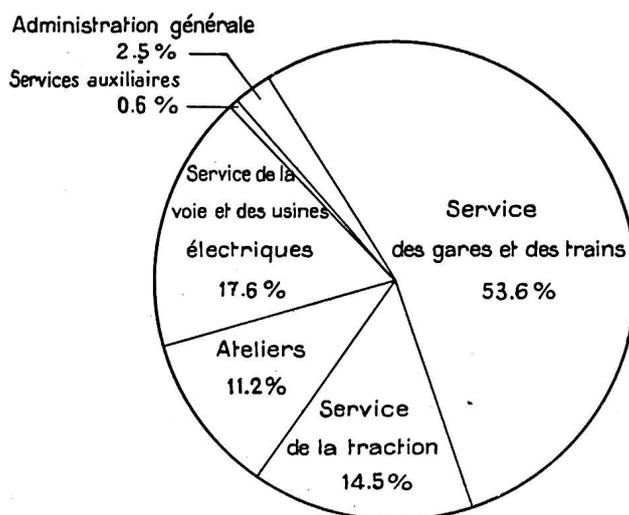
Les travaux préliminaires pour l'établissement des statuts définitifs de la caisse de pensions et de secours n'ont pas encore pu être achevés durant l'exercice.

La réduction des prestations de la caisse de pensions a permis d'économiser 2 968 376 fr. (2 888 222 fr. en 1940).

4. Le Conseil fédéral a approuvé le 30 mai 1941 les règlements n°s 38 (règlement des ouvriers II) sur les rapports de service des ouvriers d'exploitation et 41 (règlement des employés) sur les rapports de service des employés. Ces règlements, qui avaient été édictés le 17 décembre 1940 par le Conseil d'administration, sont entrés en vigueur avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier 1941 (v. rapport de gestion de 1940, chap. V, ch. 11, p. 12).

Figure 8.

Répartition du personnel entre les services en 1941.



5. Par arrêté du 21 octobre 1941, le Conseil fédéral a accordé une allocation unique d'automne aux agents de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux les plus touchés par le renchérissement. Cette allocation se composait d'une allocation de famille et d'un supplément pour enfants. L'allocation de famille était de 200 fr. pour les agents mariés, de 150 fr. pour les célibataires remplissant une obligation d'entretien et de 100 fr. pour les autres célibataires; elle était intégralement versée lorsque le

traitement annuel ne dépassait pas 4500 fr. et se réduisait de 20, 15 et 10 fr. pour chaque tranche de 350 fr. ou fraction de 350 fr. excédant 4500 fr. Le *supplément pour enfants* était de 20 fr. par enfant de moins de 18 ans; il a été versé à tous les agents, sans égard au montant du traitement annuel.

Nous avons versé au total pour 4 429 815 fr. d'allocations d'automne.

6. Par arrêté du 18 novembre 1941, le Conseil fédéral a décidé de verser à fin décembre 1941, à fin juin et fin décembre 1942, des *allocations de renchérissement aux anciens agents, aux veuves et aux orphelins qui touchent des pensions des caisses d'assurance du personnel fédéral (Confédération et Chemins de fer fédéraux)*.

L'allocation est chaque fois de 150 fr. pour les invalides mariés, veufs ou divorcés, et de 100 fr. pour les invalides célibataires, si la rente annuelle ne dépasse pas 4000 fr. Lorsque la rente est plus élevée, l'allocation se réduit de 15 % du montant dépassant 4000 fr. de rente annuelle.

Pour les veuves qui touchent une rente annuelle ne dépassant pas 2000 fr., l'allocation est de 100 fr. par semestre. Si la rente est supérieure, l'allocation se réduit de 10 % du montant de la rente dépassant 2000 fr.

Pour les orphelins dont la rente annuelle ne dépasse pas 1000 fr., l'allocation est de 50 fr. par semestre. Lorsque la rente est supérieure, l'allocation diminue de 10 % du montant de la rente dépassant 1000 fr.

A fin décembre 1941, le montant des allocations de renchérissement versées aux bénéficiaires de rentes, se montait à 1 916 519 fr.

7. Nous appuyant sur la décision du Conseil fédéral du 3 octobre 1941, nous avons, pour *économiser le combustible servant au chauffage des locaux*, réglé comme il suit, pour l'hiver 1941/42, *l'horaire de travail du personnel administratif à Berne et à Bâle*: à partir du 5 janvier 1942 et jusqu'à nouvel ordre, les bureaux sont restés fermés le samedi, mais étaient ouverts une demi-heure de plus les autres jours.

8. Par arrêté du Conseil fédéral du 19 septembre 1941, la *réglementation du paiement d'allocations pour pertes de salaire aux travailleurs en service militaire actif* (v. rapport de gestion pour 1940, chap. V, ch. 4, p. 11) a été complétée et modifiée sur certains points; en particulier, les allocations versées aux militaires n'ayant pas droit à l'indemnité dite de ménage, ont été légèrement augmentées.

En 1941, la contribution des 2 % du montant des rétributions à verser par les Chemins de fer fédéraux et leur personnel aux caisses de compensation de salaire a représenté une somme de 5 902 546 fr. Mais, de cette somme, 733 514 fr. seulement revenaient aux Chemins de fer fédéraux à titre d'allocations payées au personnel en service militaire actif. Le solde, considérable, de 5 169 032 fr., a été remis aux caisses de compensation.

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

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

27 950	en 1941,
27 488	en 1940,

d'où une augmentation de 462.

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

3012	en 1941,
2145	en 1940,

d'où une augmentation de 867.

L'accroissement de l'effectif du personnel et l'utilisation d'un plus grand nombre d'ouvriers d'entrepreneurs, s'expliquent par l'intensité constante du trafic des voyageurs et des marchandises, la nécessité de remplacer des agents mobilisés et les exigences accrues de l'entretien de la voie.

10. Les *bénéficiaires de rentes* (anciens agents) *rappelés auxiliairement au service* en vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 15 septembre 1939 sur les rapports de service et les traitements du personnel fédéral pendant le service militaire actif, ont accompli 23 428 journées de travail au total.

11. Les diverses *commissions du personnel* (commission paritaire chargée des questions de personnel, commissions disciplinaires, commissions du personnel, commissions de la caisse de pensions et de secours et de la caisse des malades) ont été constituées pour la période administrative 1942/44. Les représentants du personnel dans ces commissions ont été réélus tacitement, les diverses associations du personnel s'étant entendues pour former les commissions d'après les résultats obtenus lors des précédentes élections.

Les *commissions disciplinaires* ont examiné quatre cas à l'intention des autorités de recours. Dans deux cas, leurs propositions tendaient au maintien et, dans les deux autres, à l'adoucissement des peines. Les autorités de recours ont refusé d'atténuer les peines prononcées et, dans les quatre cas, elles ont confirmé les décisions des autorités disciplinaires.

Les *commissions du personnel* ont tenu trois séances pour examiner des questions d'exploitation, telles que les mesures propres à assurer l'obscurcissement et l'interprétation de prescriptions sur le service des manœuvres. En outre, elles se sont prononcées sur les prescriptions concernant l'admission et l'instruction professionnelle des apprentis du service des trains, ainsi que sur le perfectionnement professionnel des agents de train. Elles ont de plus entendu des conférences sur la situation financière des Chemins de fer fédéraux et sur les examens d'aptitudes organisés pour la sélection des nouveaux agents.

12. Nous avons, sur le *fonds de secours en faveur d'agents qui n'ont pas droit à la pension*, octroyé des secours, représentant une somme de 6240 fr., à 17 anciens remplaçants et remplaçantes gardes-barrières.

13. Nous avons alloué sur le *fonds Guyer-Zeller* des récompenses, pour un montant de 620 fr., à 18 agents qui, par leur sang-froid ou leur diligence, ont prévenu des accidents.

14. En vertu de l'art. 56 du statut des fonctionnaires, nous avons, dans 22 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. Ces secours se sont élevés au total à 24 960 fr.

15. Le service psychotechnique a donné son avis sur 139 candidats à des places d'apprentis du service des gares et sur 5 candidats à des places d'apprentis du service des trains. 651 candidats au service des locomotives ont passé un examen sur leurs connaissances scolaires, et 193 un examen sur leur aptitude professionnelle. Pour le compte des ateliers principaux, de la fabrique d'armes, à Berne, et des ateliers fédéraux de construction, à Thoune, ce service a fait passer un examen pédagogique à 597 candidats à des places d'apprentis professionnels et dessinateurs, et soumis encore 314 d'entre eux à un examen spécial destiné à révéler leur aptitude professionnelle. Les contrôles auxquels il a procédé ont donné des résultats satisfaisants.

16. Le service de prévention des accidents a continué l'instruction méthodique du personnel de la traction et des ateliers. Dans 7 cours finaux, il

a également orienté les apprentis de gare sur la prévention des accidents.

Les accidents dus à la soudure à l'arc électrique, et au courant fort lors du chargement et du déchargement de marchandises sur des voies équipées pour la traction électrique, ont donné lieu à des enquêtes spéciales et à des prescriptions sur la manière de se comporter.

Au service des ateliers, la fréquence des accidents, qui avait constamment diminué depuis des années, est de nouveau en augmentation. La fréquence relative des accidents est toutefois encore considérablement plus faible qu'avant l'introduction de la prévention systématique des accidents.

La fréquence relative des accidents pour l'ensemble du personnel CFF accuse également un léger accroissement. Le nombre, notamment des accidents graves, a augmenté.

Les accidents de service et les mises en danger de l'exploitation ont fait l'objet de nouvelles statistiques, d'après des principes établis d'un commun accord avec l'office fédéral des transports.

## B. Assurance du personnel.

### 1. Caisse de pensions et de secours:

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

#### I. Ancienne réglementation.

Cas d'invalidité et de décès	DG	Arrondissements			Total	Année précédente
		I	II	III		
<i>Invalides:</i>						
ayant droit à la pension complète . . . . .	97 <sup>a)</sup>	174	219	230	720	529
ayant droit à une pension partielle . . . . .	2 <sup>b)</sup>	18	26	23	69	3
<i>Assurés actifs décédés</i> . . . . .	20 <sup>c)</sup>	42	51	35	148	127
veuves pensionnées . . . . .	18	33	42	23	116	102
orphelins pensionnés . . . . .	10	17	29	27	83	86
orphelins de père et de mère, pensionnés . . . . .	—	—	3	1	4	5
<i>Invalides décédés</i> . . . . .	47	153	214	178	592	595
veuves pensionnées . . . . .	24	106	141	109	380	339
orphelins pensionnés . . . . .	5	4	29	13	51	37
orphelins de père et de mère, pensionnés . . . . .	—	1	1	—	2	4
<i>Veuves décédées</i> . . . . .	44	55	92	80	271	342
orphelins de père et de mère, pensionnés . . . . .	1	4	5	2	12	1
<i>Veuves remariées</i> . . . . .	1	3	3	1	8	7
Orphelins n'ayant plus droit à la pension . . . . .	18	30	97	51	196	226
Orphelins de père et de mère, n'ayant plus droit à la pension . . . . .	6	7	10	4	27	30
<i>Assurés indemnisés conformément à l'art. 34</i> . . . . .	1	—	—	—	1	1

a) dont 70 des ateliers principaux.  
 b) dont 1 des ateliers principaux.  
 c) dont 15 des ateliers principaux.

#### II. Nouvelle réglementation: néant.

En outre, les commissions de la caisse ont accordé des secours selon l'art. 47 des statuts pour un montant de 39 948 fr. 05 (127 cas).

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

assurés actifs, des déposants et du gain assuré au 31 décembre 1941, ainsi que le nombre des invalides, veuves et orphelins pensionnés et des personnes secourues.

I. Assurés	1941	1940	Gain assuré	
			1941	1940
Ancienne réglementation . . . . .	26 274	25 080	130 913 853 fr.	129 898 776 fr.
Nouvelle réglementation . . . . .	612	—	1 949 294 »	—
II. Déposants . . . . .	910	1 971	1 961 779 »	5 629 113 »

### III. Pensionnés et personnes secourues:

#### 1. Ancienne réglementation.

	Pension annuelle			
	1941	1940	1941	1940
Invalides pensionnés . . . . .	11 554	11 432	40 594 109 fr.	42 247 007 fr.
» partiels pensionnés . . . . .	202	151	78 418 »	64 807 »
Veuves pensionnées . . . . .	7 505	7 283	12 337 525 »	12 269 597 »
Orphelins pensionnés . . . . .	865	919	426 503 »	453 743 »
Orphelins de père et de mère, pensionnés . . . .	61	71	56 769 »	67 348 »
Orphelins incapables de gagner leur vie, pensionnés	369	360	210 410 »	199 732 »
Invalides et proches parents secourus . . . . .	55	58	27 171 »	29 198 »
Personnes secourues conformément à l'art. 56 de la loi sur le statut des fonctionnaires . . .	23	23	24 960 »	24 960 »

#### 2. Nouvelle réglementation: néant.

Le nombre des assurés a augmenté de 1806 membres, et le montant des gains assurés de 2 964 371 fr.; pour les déposants, en revanche, l'effectif a diminué de 1061 membres, et les gains de 3 667 334 fr.

c. A la demande de l'office fédéral des transports, les comptes sont présentés cette année sous une forme quelque peu modifiée. Dans le compte de profits et pertes, nous avons laissé tomber le report des engagements de l'année précédente et la valeur des engagements à la fin de l'exercice, pour n'inscrire que la différence comme augmentation ou diminution des réserves mathématiques. Quant au reste, les divers articles des comptes ont été groupés un peu différemment, et désignés conformément aux statuts provisoires de la caisse de pensions et de secours, promulgués le 30 mai 1941 par le département fédéral des finances et des douanes, et entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet.

Le bilan indique le déficit du début de l'année et son augmentation ou diminution à la fin de l'exercice. Pour la classe des assurés, les réserves mathématiques sont spécifiées par leurs deux composantes: La valeur actuelle des engagements, moins la valeur actuelle des contributions.

Pour les agents entrés en service à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1941 et soumis à un nouveau régime d'assurance, nous avons, sous la désignation de «Nouvelle réglementation», établi une comptabilité à part. Pour les anciens assurés, les comptes sont reproduits sous le titre «Ancienne réglementation».

Dans les comptes de l'année dernière, les réserves mathématiques nécessaires à la caisse à fin 1940, figurent pour une somme d'environ 764,4 millions de francs: Elles avaient été calculées d'après un taux technique de 5 % et des probabilités de décès basées sur les expériences faites par la caisse de 1907 à 1914. A fin 1941, nous avons établi ce calcul en tenant compte d'un taux de 4 % et de probabilités tirées des expériences de 1924 à 1935 (rapport de MM. Schærtlin, de Cérenville et Dumas, de 1936). Du fait de ces nouvelles bases de calcul et de la nouvelle réglementation de l'assurance, les réserves mathématiques nécessaires sont maintenant, pour les anciens assurés, de 959,4 millions de francs en nombre rond; par rapport à fin 1940, l'augmentation est donc de 195 millions; elle se décompose comme il suit:

	millions de francs
a. Réduction du taux technique de 5 à 4 % . . . . .	+ 145,2
b. Nouveau calcul des probabilités de décès . . . . .	+ 55,9
à reporter	+ 201,1

	millions de francs
Report	+ 201,1
c. Nouvelles contributions du personnel et de l'administration, diminution des prestations de la caisse aux assurés et pensionnés, et stabilisation du traitement assuré . . . . .	— 14,9
d. Augmentation au cours de l'exercice . . . . .	+ 8,8
Total	+ 195,0

Au terme de l'exercice, le déficit s'élève à environ 580,9 millions de francs, contre 392,5 millions l'année précédente. Il s'est accru du supplément de réserves mathématiques susindiqué (195 millions), dont il faut déduire 6,6 millions de francs représentant le montant de l'augmentation des valeurs pour les assurés.

Au cours même de l'exercice, le déficit pour les anciens assurés a augmenté de 2,2 millions de francs en nombre rond. Cette aggravation provient principalement de l'insuffisance du service des intérêts et de la perte subie sur les augmentations de traitement. Compte tenu de la masse assurée, le résultat de l'exercice a été favorable dans l'ensemble. Comme l'an passé, le nombre des mises à la pension est resté en deçà des prévisions (702 au lieu de 981). Ce recul est dû au peu d'empressement des agents à quitter le service dans les circonstances actuelles. Le coût de la vie ayant augmenté, les membres de la caisse ont tâché de rester aussi longtemps que possible en service pour éviter une baisse de leurs revenus. Les agents n'ont demandé à être mis au bénéfice de la pension qu'atteints par une incapacité totale de travail.

Pour les assurés admis dans la caisse à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1941, il y a une moins-value initiale de 24 700 fr., l'âge moyen d'entrée ayant été supérieur à celui auquel correspond la cotisation de 11 % du traitement prévue par les statuts.

d. On trouvera à page 128 du présent rapport, tous renseignements sur le bilan arrêté le 31 décembre 1941.

e. Le portefeuille de la caisse de pensions et de secours, qui était de 370 134 559 fr. 40 en 1940, s'est accru de 4 086 330 fr. 35, et atteint ainsi la somme de 374 220 889 fr. 75. A la fin de l'année, un gain de 1750 fr. a été réalisé sur les cours, par suite de remboursement de titres sortis au tirage.

**2. Assurance contre les accidents.**

a. En 1941, 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>	
	1941	1940
Salaires assurés . . . . .	136 818 108 fr.	126 523 100 fr.
Primes . . . . .	1 556 800 »	1 435 441 »
Taux de prime moyen . . . . .	11,38 ‰	11,35 ‰
	<i>Pour les accidents non professionnels:</i>	
Salaires assurés . . . . .	136 235 904 fr.	125 984 704 fr.
Primes . . . . .	744 762 »	688 751 »
Taux de prime moyen . . . . .	5,47 ‰	5,47 ‰

La caisse nationale nous a versé pour notre service d'agences, 184 125 fr., contre 169 935 fr. en 1940.

b. En 1941 également, nous avons accordé, à la charge du compte d'exploitation, un secours égal à celui de l'année précédente, aux personnes bénéficiant d'une rente basée sur la responsabilité civile, en tant qu'elles étaient dans le besoin et remplissaient les autres conditions fixées par l'arrêté fédéral du 15 juin 1920. Nous avons aussi payé aux pensionnaires de l'ancien chemin de fer du Seetal, à la charge du même compte, l'allocation de renchérissement qu'ils recevaient de cette compagnie. Ces secours et allocations représentent au total une somme de 34 801 fr. 30, contre 35 708 fr. 20 en 1940.

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

Etaient assurés le 31 décembre 1941 conformément aux art. 16 et 17 des statuts (les chiffres correspondants de 1940 sont entre parenthèses):

Classe a (médecin et médicaments seulement) 23 862 (22 709) hommes et 1171 (1149) femmes;

Classe b (indemnité de chômage seulement) aucun assuré.

Classe c (médecin, médicaments et indemnité de chômage) 219 (195) hommes et 15 (17) femmes.

Le compte de profits et pertes de notre caisse d'assurance en cas de maladie, est reproduit à pages 130 et 131 du présent rapport.

La classe a a présenté un solde actif de 30 131 fr. 11 (64 004 fr. 40 en 1940). Les frais médicaux et pharmaceutiques ont augmenté depuis 1940; la hausse est particulièrement sensible pour les frais d'hôpitaux, en raison du renchérissement de la vie. A la fin de l'exercice, le fonds de compensation s'élevait à 600 298 fr. 76 (570 167 fr. 65 en 1940).

La classe b disposait à fin 1941 d'un fonds de compensation de 9617 fr. 45 (9337 fr. 35 en 1940).

La classe c se solde par un bénéfice de 2027 fr. 98 (1043 fr. 10 en 1940). A fin 1941, son fonds de compensation atteignait 3977 fr. 18 (1949 fr. 20 en 1940).

Le fonds spécial s'est accru de 4682 fr. 15 (3818 fr. 45 en 1940) et se trouvait être, à fin 1941, de 157 445 fr. 60 (152 763 fr. 45 en 1940).

La morbidité au cours de l'exercice est indiquée à page 132 du présent rapport, dans la statistique du compte de profits et pertes de 1941. Les frais par assuré (soins pharmaceutiques et médicaux,

séjour dans un hôpital et autres moyens de guérison) se sont élevés à 43 fr. 66 (en 1940: 42 fr. 99) pour les caisses des malades des ateliers, et à 45 fr. 49 (en 1940: 44 fr. 78) pour celles des arrondissements. La situation est ainsi devenue un peu plus désavantageuse. Deux des neuf unités administratives accusent une perte, contre trois l'année précédente; ce sont les caisses des malades des ateliers de Bellinzone et de l'arrondissement de Lausanne.

Nous avons soumis les comptes de notre caisse-maladie pour 1940, 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, 11 478 cas de maladie et 3698 accidents nous ont été annoncés, contre 13 879 et 3321 en 1940. Le total des jours de maladie et d'accident (absences de courte durée comprises) a été de 431 844 (450 637 en 1940), ou 15,45 jours par agent, au lieu de 16,39 en 1940 et 16,84 en 1939.

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

	1941	1940	1939
	jours	jours	jours
Service de bureau . . . . .	8,15	11,43	11,04
» en plein air . . . . .	18,61	20,34	20,77
» de bureau et en plein air . . . . .	14,18	14,31	14,93
» sur les locomotives . . . . .	13,54	15,19	16,04
» dans les trains . . . . .	19,27	19,43	19,10
» dans les ateliers . . . . .	14,98	15,76	16,35

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

	en 1941	en 1940	en 1939
	jours	jours	jours
dans les cas de maladie . . . . .	28,57	25,61	24,41
» » » d'accident . . . . .	23,18	22,27	21,56

**2. Nous avons fait**

en 1941	en 1940	en 1939	
2315	1318	742	examens d'admission,
504	393	477	» de mise à la retraite,
947	1005	1011	» de contrôle dans des cas de maladie.

3. C'est au recul de la grippe et des affections qui l'accompagnent, que nous devons d'avoir enregistré une diminution de 2400 cas de maladie. Mais, comme les absences pour cause de grippe sont généralement peu prolongées, cette diminution du nombre des cas s'est finalement traduite par une augmentation, de près de trois jours, de la durée moyenne des maladies.

## VI. Economat.

### A. Achat de matériaux.

L'économat a procédé en 1941 à divers achats de matériaux, dont voici les plus importants:

Matériel de superstructure et d'enclenchement (sans les traverses de bois) . . . . .	3 133 t.
dont:	
Rails d'acier . . . . .	500 t.
Traverses métalliques . . . . .	— t.
Traverses de bois . . . . .	102 897 p.
Matières de consommation pour la traction (charbon non compris)	5 733 t.
Fers et autres métaux pour les ateliers, etc. . . . .	6 362 t.
Matériaux de construction (ciment, carbure de calcium, etc., couleurs)	1 781 t.
Articles divers pour les ateliers, etc.	856 240 fr.
Matières de chauffage, d'éclairage et de nettoyage . . . . .	1 091 950 fr.
Matériel électrique . . . . .	3 440 000 fr.

Clôtures, ingrédients pour la suppression de la poussière et pour le désherbage, etc. . . . .	212 300 fr.
Objets d'inventaire, matériel de bureau, etc. . . . .	1 595 572 fr.
Uniformes de service . . . . .	1 144 971 fr.

### B. Vente de matériaux de rebut.

L'économat a vendu:

des matériaux de rebut des ateliers et autres services pour . . . . .	749 053 fr.
du matériel de rebut de la voie pour . . . . .	1 379 524 fr.

### C. Ravitaillement en charbon.

Au cours de l'exercice, 135 540 t. de combustible, dont 53 010 t. de coke, ont été achetées. Nos stocks de charbon étaient en diminution à la fin de l'exercice.

## VII. Tarifs et publicité.

### A. Généralités.

La Conférence commerciale des entreprises suisses de transport et des intéressés au trafic, a tenu sa 52<sup>e</sup> séance le 3 juillet.

### B. Service des voyageurs et des bagages.

1. Les billets du dimanche ont été émis jusqu'au 22 mai (Ascension) et à partir du 15 novembre. Ces billets ont été réintroduits, en 1941, plus tard que de coutume, en raison de l'importance extraordinaire du trafic d'automne et de l'énorme surcroît de charges que la guerre a imposé aux réseaux ferrés.

2. La facilité de transport propre à stimuler le trafic touristique de l'étranger vers la Suisse, a continué à être accordée jusqu'au 31 octobre, avec la restriction, toutefois, qu'à partir du 1<sup>er</sup> juin, la réduction de 30 % ne fut plus octroyée pour les abonnements généraux de 8 et de 15 jours. Cette facilité a été totalement supprimée à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1941.

3. L'abonnement de vacances donnant droit à des demi-billets, introduit durant la période du 1<sup>er</sup> mai au 31 octobre 1940 et pendant l'hiver 1940/41 (du 15 décembre au 31 mars) à titre d'essai et de mesure de guerre, a de nouveau été émis du 1<sup>er</sup> avril au 31 octobre. Il a aussi été délivré au cours de l'hiver 1941/42 (du 20 décembre au 31 mars). La moitié de la réduction de taxe était à la charge de la Confédération.

La vente de l'abonnement de vacances a atteint les chiffres suivants:

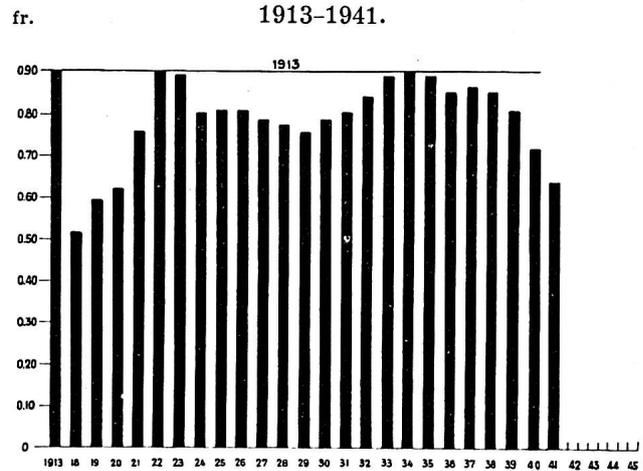
	Abonnements	Cartes complémentaires
Hiver 1940/41 (du 15 décembre au 31 mars) . . . . .	50 259	35 637
Été 1941 (du 1 <sup>er</sup> avril au 31 octobre) . . . . .	266 404	203 739

4. Les abonnements régionaux de vacances lancés, en 1937, par quelques entreprises de transport privées

pour les régions touristiques les plus importantes, ont aussi été émis pendant la saison de 1941. Les Chemins de fer fédéraux étaient intéressés à quelques-uns de ces abonnements.

Figure 9.

Recette moyenne par voyageur, compte tenu de la diminution du pouvoir d'achat de l'argent (indice).  
1913-1941.



5. Comme ces dernières années, les administrations intéressées au tarif pour le transport de sociétés et d'écoles, à l'exception du chemin de fer du Sihltal, ont concédé pendant l'hiver 1941/42 aux écoles publiques et privées (écoles, instituts et pensionnats), pour les excursions de sports d'hiver qu'elles organisent et dirigent, l'octroi uniforme des taxes d'aller et retour les plus faibles du tarif pour écoles (taxes du 1<sup>er</sup> degré d'âge).

6. En vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 11 février 1941, la main-d'œuvre nécessaire à l'exécution du programme d'extension des cultures propre à assurer l'approvisionnement du pays, a été, depuis le 1<sup>er</sup> mars, appelée au service civil du travail dans

l'agriculture. Les personnes tenues d'accomplir ce service, ont eu droit, sur présentation de légitimations spéciales, à la demi-taxe pour le voyage du lieu de domicile au lieu de travail (aller), du lieu de travail primitif à un nouveau lieu de travail, et du lieu de travail au lieu de domicile (retour). La *Confédération* prend à sa charge les frais de transport afférents aux voyages à destination du lieu de travail.

7. Les ouvriers occupés, en vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 17 avril 1941, à des *travaux de construction d'intérêt national*, ont bénéficié, sur présentation d'une légitimation spéciale, de la demi-taxe dans les cas suivants:

- a. Pour l'aller au lieu de travail lors de l'entrée en place (billet de simple course);
- b. Pour rendre visite aux membres de la famille, dans les limites du nombre maximum fixé (billets d'aller et retour);
- c. Pour des courses imposées par des raisons indépendantes de la volonté de l'ouvrier, p. ex. pour aller chez le médecin ou le dentiste (billets d'aller et retour);
- d. Pour rentrer au foyer à la fin de la période de travail (billets de simple course).

La *Confédération* prend les frais de transport à sa charge:

8. Les facilités de transport extraordinaires ci-après ont été accordées à l'occasion des fêtes du 650<sup>e</sup> anniversaire de la *Confédération suisse*:

a. Les écoles (instituts et pensionnats compris), groupes d'écoliers, cadets, corps d'éclaireurs et d'éclaireuses et associations de jeunes gens reconnues, ont bénéficié, du 15 mai au 30 septembre, pour les voyages de 3<sup>e</sup> classe d'une distance supérieure à 100 km sur les lignes des CFF et des entreprises de transport auxquelles s'appliquent les tableaux des prix généraux du tarif pour le transport de sociétés et d'écoles, d'une réduction de 50 % sur le montant excédant le prix afférent à 100 km.

Les entreprises de transport privées à taxes spéciales ont accordé une réduction de 20 % lorsque les parcours auxquels s'appliquent les tableaux généraux des prix, dépassaient 100 km, ou que, en trafic entre administrations du barème et administrations à taxes spéciales, ou encore en trafic direct réciproque des administrations à taxes spéciales, les taxes globales excédaient les montants minima fixés pour les différents degrés d'âge.

Un crédit de la *Confédération* a permis de faire en outre un rabais supplémentaire de 30 % (rabais pour grandes distances) sur la taxe totale (parcours à taxes du barème et parcours à taxes spéciales), mais la taxe perçue fut au minimum de 4 fr. pour le 1<sup>er</sup>, 5 fr. 50 pour le II<sup>e</sup> et 7 fr. pour le III<sup>e</sup> degré d'âge. 4282 écoles, instituts, pensionnats, etc. comptant 186 773 participants, ont bénéficié de ce rabais supplémentaire.

b. Du 10 juin au 15 octobre, en outre, les sociétés ont bénéficié, pour des voyages en 2<sup>e</sup> et en 3<sup>e</sup> classe supérieurs à 100 km sur les lignes des CFF et les entreprises de transport appliquant les tableaux des prix généraux du tarif pour le transport de sociétés et d'écoles, d'une réduction de 50 % sur le montant excédant le prix afférent à 100 km.

Les entreprises de transport privées à taxes spéciales ont accordé une réduction de 20 % lorsque les parcours auxquels s'appliquaient les tableaux des prix généraux, dépassaient 100 km, ou que, en trafic entre administrations du barème et administrations à taxes spéciales, ou encore en trafic direct réciproque des administrations à taxes spéciales, les taxes globales excédaient les montants minima fixés pour les différents groupes de taxes.

9. Depuis le 15 juin, une facilité de transport spéciale est accordée aux participants à des *cours de vacances organisés par des universités ou des écoles moyennes d'une autre région linguistique du pays, et subventionnés par la Confédération*. La facilité consiste en une réduction de 50 % des prix de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classe des billets ordinaires de simple course, et de la surtaxe pour trains directs, pour l'aller du lieu de domicile au lieu où se donne le cours, et vice versa; elle est accordée sur présentation d'une légitimation spéciale délivrée par les établissements scolaires (universités ou écoles moyennes).

10. La limite de salaire fixée pour l'obtention d'abonnements d'ouvrier a été portée, à partir du 1<sup>er</sup> septembre, à 16 fr. par jour de travail, à 400 fr. par mois ou à 4800 fr. par an.

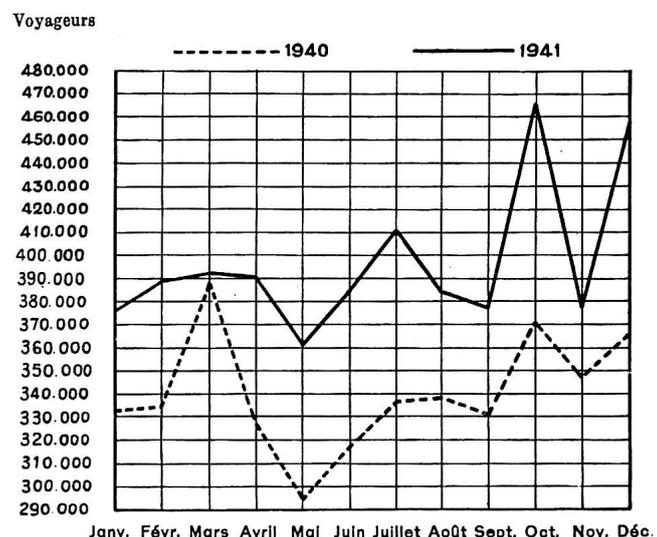
11. Le 16 octobre a été abrogé l'*appendice temporaire* du tarif pour le transport de sociétés et d'écoles, qui avait introduit des réductions spéciales (de 10 à 20 % des taxes tarifaires) pour voyages d'aller et retour et circulaires d'un et de deux jours, en vue de lutter contre la concurrence de l'automobile, et qui avait été adapté le 10 juin 1941 à la réduction extraordinaire de taxe pour sociétés accordée à l'occasion du 650<sup>e</sup> anniversaire de la *Confédération*.

12. Par suite de la pénurie de carburants liquides, le *service d'automobiles à destination d'un certain nombre de stations postales* avec lesquelles est aménagé un service direct de voyageurs et de bagages a dû, au cours de l'exercice, être suspendu.

13. Le 1<sup>er</sup> mars a été introduite l'utilisation facultative des billets d'aller et retour Neuchâtel-Bevaix et vice versa, ainsi que Neuchâtel-Gorgier-St-Aubin et vice versa, pour le retour dans les

Figure 10.

Voyageurs transportés par jour en 1940 et 1941.



trains des CFF ou dans les tramways neuchâtois et les autobus de la Béroche (Boudry-St-Aubin).

En outre, les CFF et la Société de navigation sur les lacs de Neuchâtel et de Morat ont conclu une convention, mise en vigueur le 1<sup>er</sup> mai, en vertu de laquelle les billets de chemin de fer empruntant en service direct et en transit des parcours des rives du lac de Neuchâtel, sont aussi valables sur les bateaux, sans paiement d'un supplément de prix. Au cours de l'exercice, l'utilisation facultative, par chemin de fer ou par bateau, des billets sur les parcours Yverdon-Neuchâtel-Neuveville, Bienne-Neuveville et Romanshorn-Rorschach, a de même fait l'objet d'une nouvelle réglementation.

14. Le 1<sup>er</sup> février ont été publiés de nouveaux tarifs pour le transport de voyageurs et de bagages, ainsi que de colis et d'objets non accompagnés, par le «Simplon-Orient-Express» et le «Taurus-Express».

15. Un tarif provisoire pour le transport des voyageurs et des bagages en trafic *franco-suisse* via Genève, est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> août. Il prévoit l'émission de billets directs et l'enregistrement direct des bagages pour un nombre restreint de relations.

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

	Nombre d'abonnements délivrés (avec et sans surtaxe pour trains directs)	
	1941	1940
<i>a. Abonnements pour parcours déterminés:</i>		
Série A: Abonnements pour 20 courses simples à exécuter en trois mois . . .	54 043	42 576
Série B: Abonnements pour 10 courses aller et retour à exécuter en trois, quatre ou six mois . . .	53 392	36 291
Série B I: Abonnements pour 10 courses aller et retour à exécuter en un mois	97 557	71 717
Série I: Abonnements ordinaires pour un nombre illimité de courses . . .	63 792	61 439
Série I <sup>a</sup> : Abonnements ordinaires pour deux courses journalières simples . .	101 493	88 255
Série II: Abonnements d'écoliers pour un nombre illimité de courses . . .	183 647	176 327
Série II <sup>a</sup> : Abonnements d'écoliers pour un nombre illimité de courses certains jours seulement . . .	61 166	52 749
Série III: Abonnements d'ouvriers pour une course aller et retour par jour ouvrable . . .	522 385	447 468
Série III <sup>a</sup> : Abonnements d'ouvriers pour deux courses aller et retour par jour ouvrable . . .	104 757	92 676
Série IV: Abonnements annuels pour parcours combinables . . .	5 408	2 955
Abonnements d'ouvriers pour visites à la famille . . .	8 832	5 782
<b>Total</b>	<b>1 256 472</b>	<b>1 078 235</b>

	1941	Nombre d'abonnements délivrés		
		Ancien tarif valable jusqu'au 30 juin	Nouveau tarif valable à partir du 1 <sup>er</sup> juillet	Total
<i>b. Abonnements généraux:</i>				
Pour une personne et valables pour				
8 jours . . .	7 572	1 497	4 019	5 516
15 » . . .	4 919	1 377	2 396	3 773
Cartes complémentaires . . .	2 321	—	1 137	1 137
30 jours . . .	—	632	—	632
3 mois <sup>1)</sup> . . .	—	6 719	—	6 719
6 » <sup>2)</sup> . . .	—	3 727	—	3 727
12 » . . .	1 025	350	357	707
1 <sup>er</sup> acompte . . .	15 396	—	6 425	6 425
2 <sup>e</sup> —12 <sup>e</sup> acompte . . .	123 006	—	24 173	24 173
Pour deux personnes de la même entreprise et valables pour				
3 mois <sup>1)</sup> . . .	—	266	—	266
6 » <sup>2)</sup> . . .	—	171	—	171
12 » . . .	66	15	17	32
1 <sup>er</sup> acompte . . .	610	—	196	196
2 <sup>e</sup> —12 <sup>e</sup> acompte . . .	5 546	—	880	880

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

au total		part des CFF	
1941	1940	1941	1940
15 209 131 fr.	8 377 618 fr.	12 807 395 fr.	7 243 510 fr.

	Nombre d'abonnements délivrés		Produit de la vente			
	1941	1940	au total		part des CFF	
			1941	1940	1941	1940
pour 3 mois . . .	3 718	2 464	529 789 fr.      338 314 fr.      471 348 fr.      299 546 fr.			
» 12 » . . .	1 340	826				

<sup>1)</sup> Y compris les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> acomptes de cartes annuelles.  
<sup>2)</sup> 3<sup>e</sup> acompte de cartes annuelles.

d. BILLETS combinables suisses:

Nombre de billets délivrés		Produit de la vente			
1941	1940	1941	1940	1941	1940
65 332	52 473	1 887 793 fr.	1 622 675 fr.	1 334 965 fr.	1 170 323 fr.

e. BILLETS internationaux à coupons combinables:

Nombre de billets délivrés en Suisse		de toutes les administrations suisses		Recettes <sup>1)</sup>	
1941	1940	1941	1940	1941	1940
250	1 638	68 155 fr.	143 730 fr.	60 206 fr.	129 664 fr.

f. La vente des billets émis pour les *trains spéciaux à prix réduits organisés par l'administration*, a produit 248 550 fr. (316 500 fr.), après déduction des frais de publicité, lesquels s'élèvent à 8 350 fr. en nombre rond (11 850 fr.).

g. Les recettes que les *excursions à prix réduits, organisées sous forme de voyages en société par les gares des CFF*, ont procurées à notre réseau en 1941, se sont élevées, après déduction des frais de publicité (16 493 fr. contre 10 106 fr. en 1940), à 840 143 fr. (556 330 fr.).

C. Service des marchandises et des animaux.

1. Une nouvelle liste des dérogations relatives au paiement des frais de transport, aux remboursements et aux débours, ainsi qu'au droit de modifier le contrat de transport, a été publiée. Cette liste porte modification du *tarif international des marchandises* du 1<sup>er</sup> octobre 1938.

2. La réduction de 50 % du prix de transport concédée en vertu de l'art. 22 des prescriptions générales de tarif pendant la période du 15 octobre au 15 mai, pour les semenceaux de pommes de terre provenant de cultures visitées, et reconnus sains et purs de sorte, a été, comme l'année dernière, accordée déjà à partir du 15 septembre.

Pour réaliser une utilisation plus rationnelle et plus complète des wagons, les prescriptions de l'art. 10 concernant le calcul du port pour les envois chargés sur plusieurs wagons, ont été modifiées dans un sens restrictif.

3. Une réduction de 50 % des taxes normales de grande et de petite vitesse a été accordée pour l'exposition itinérante du *service des ateliers de loisirs* de la fondation «Pro Juventute», ainsi que pour les envois de produits du sol et autres objets remis au transport par la *commission de guerre pour l'assistance*, dans le cadre du «Secours d'hiver de guerre 1941».

4. Nous avons accordé pour 18 expositions de marchandises et 86 expéditions d'animaux, l'application du *règlement concernant l'octroi de réductions de taxes pour les objets destinés aux expositions*.

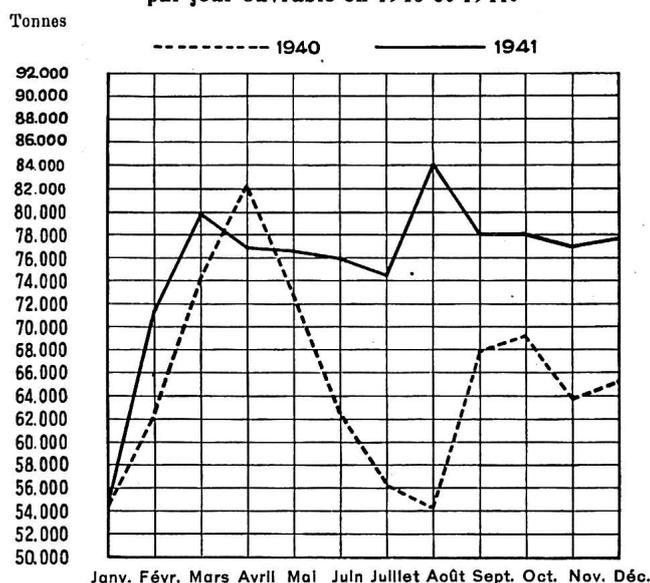
5. 223 nouveaux contrats ont été conclus, et 870 annulés. La plupart des contrats annulés avaient trait à des transports de céréales fourragères au départ de Bâle. Ces transports ont cessé quand éclata la guerre germano-russe. Etant donné, en outre, que toutes les importations ont été transférées à la coopérative des céréales et matières fourragères, et que celui-ci est seul compétent pour le paiement des frais de transport, les contrats avec les expéditeurs individuels n'ont plus de raison d'être.

6. Pour économiser le charbon, le trafic des marchandises en grande et en petite vitesse qui, d'après le tarif, suivait par alternance mensuelle les lignes Langenthal-Wolhusen et Huttwil-Ramsei

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

Figure 11.

Tonnage des marchandises transportées par jour ouvrable en 1940 et 1941.



exploitées à la vapeur, a été acheminé, depuis le 1<sup>er</sup> mars et jusqu'à nouvel ordre, exclusivement par des lignes électrifiées. De même, le trafic des marchandises en grande et en petite vitesse d'Yverdon et au delà à destination de Berne et au delà, a été, depuis le 2 juillet, dans la mesure où le tarif prévoit l'acheminement par Payerne-Kerzers-Berne, dirigé exclusivement par des lignes électrifiées. Cette mesure vaut pour les deux directions.

Le *tarif interne des marchandises* a été modifié par un IV<sup>e</sup> supplément, qui tient compte des réductions de distances pour Berne g. p. et Berne-Bümpliz-Sud qu'entraîne la mise en service de la nouvelle ligne d'accès Wilerfeld-Berne.

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

Le tarif exceptionnel n° 24 pour vieux fers a été réédité le 1<sup>er</sup> mai avec des taxes réduites pour charges de 5 tonnes. Dans les tarifs exceptionnels n°s 13 (ciment, etc.), 14 (engrais), 16 (papier) et 19 (pierres), la clause relative aux transports par autocamions a été uniformisée. Le tarif exceptionnel

temporaire n° 50 pour produits agricoles d'origine suisse a été appliqué en 1941 également.

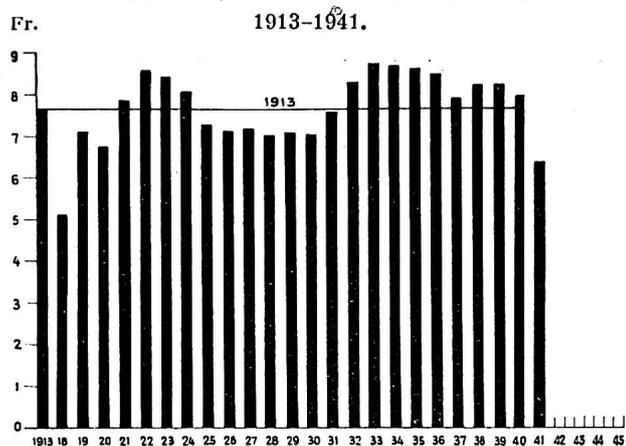
8. Des taxes exceptionnelles ont été introduites

- a. En trafic interne suisse, pour le transport de minerais de fer de Sargans à Bex, Bodio, Emmenbrücke et Flums; d'acétylène, etc., de Viège à Kehrsatz et Zollikofen; de sang d'animaux liquide de Berne à Münsingen et de Genève à Renens; d'extrait de châtaignier de Maroggia; de sel de cuisine de Möhlin et Pratteln à Göschenen et Castione;
- b. Pour l'exportation de linoléum de Giubiasco à St-Margrethen transit;
- c. Pour l'importation d'arachides et de copra.

Les taxes exceptionnelles pour le transport à destination d'Oey-Diemtingen, de chaux destinée à la fabrication de carbure de calcium, ont été supprimées pour le 31 décembre et n'ont pas été remplacées.

Figure 12.

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



9. Le tarif d'union germano-suisse s'est accru de fascicules de tarif spéciaux pour le trafic avec le Protectorat de Bohême et de Moravie. Ont paru, au cours de 1941, des tarifs pour le transport de fer, malt, sucre de betteraves, kaolin et argile, porcelaines et produits céramiques, bière, pierres, et de marchandises de toute nature.

Le 10 février, St-Louis frontière a été ouvert au trafic dans une mesure restreinte, et le 1<sup>er</sup> octobre pour l'ensemble du trafic des marchandises à petite vitesse. Les prescriptions d'acheminement du service direct ont été remaniées en conséquence, et le tableau des gares complété par la reprise de gares alsaciennes, lorraines et luxembourgeoises.

En outre, un tarif spécial a été introduit pour le transport de marchandises entre St-Louis frontière d'une part, et Bâle CFF et Bâle-St-Jean d'autre part.

Aux fins d'adaptation aux nouvelles conditions tarifaires et au nouveau cours, les tarifs suivants ont été publiés: Tarif exceptionnel pour certaines marchandises au départ de Rheinfelden (Baden); tarifs pour kaolin et argile, sucre, verre et verrerie, gravier de pierre ponce et sable, magnésite et pierres en magnésite, talc, fers et aciers, pâte de bois lissée, cellulose, etc., houilles; tarif des ports de mer et tarif exceptionnel pour houblon.

Ont été annulés, le tarif exceptionnel pour argile, les tarifs exceptionnels pour bois destiné à la fabrication du papier, bois à brûler et bois débités de Rosenbach frontière et Bleiburg frontière, en outre le tarif pour malt.

10. Un nouveau tarif d'union avec des taxes directes pour le transport de sucre, bois, charbon de bois, pâte de bois, alcool, magnésite, papier, malt et écorces tannantes, a été introduit en trafic Slovaquie-Suisse.

11. En trafic ungaro-suisse, le tarif pour le transport de céréales et de légumes à cosses a été remplacé; de nouveaux tarifs ont été introduits pour le transport d'huiles minérales au départ de gares hongroises desservant des ports danubiens, et de gares frontières ungaro-roumaines, ainsi que pour le transport d'oignons comestibles et aulx, de charbon de bois, de balais, de volaille et gibier morts, ainsi que de conserves de viandes et de légumes. Le tarif pour fruits frais a été supprimé.

12. Tous les tarifs de marchandises Yougoslavie-Suisse ont dû être abrogés par suite de la guerre dans les Balkans.

13. Pour tenir compte des majorations de taxes introduites sur les parcours néerlandais, les taxes du tarif des marchandises néerlandais-suisse ont dû être relevées de 2 % à partir du 1<sup>er</sup> mai. Le tarif pour le transport de paille à petite vitesse, a été abrogé.

14. Trafic italo-suisse. Le tarif à feuilles mobiles n° 19 pour le transport de charbon au départ de certains ports italiens, a été abrogé.

15. Le tarif d'union germano-italien a été complètement remanié au début de l'année.

L'innovation consiste principalement en ceci, que le port en transit par la Suisse est calculé de bout en bout, d'après le barème allemand, c'est-à-dire sur la taxe de la distance totale non italienne jusqu'à la frontière italienne. Ont été réédités: la partie I, contenant les dispositions complémentaires spéciales à la CIM, les prescriptions tarifaires et la classification des marchandises; la partie II, avec les fascicules 1—4, contenant la liste des gares allemandes avec tableau d'acheminement, ainsi que le tableau et le barème des taxes pour les parcours non italiens.

La gare de St-Louis frontière ayant été ouverte au trafic des marchandises par wagons complets en petite vitesse, le tarif a aussi été étendu au trafic avec l'Alsace, la Lorraine et le Luxembourg. La route de la rive gauche du Rhin par ce point frontière a de même été reprise au tarif.

Pour remplacer le tarif de marchandises tchécoslovaque-italien abrogé en son temps, un tarif spécial a été introduit le 1<sup>er</sup> octobre, dans le cadre de l'union germano-italienne, pour le trafic entre le Protectorat de Bohême et de Moravie et l'Italie. Ce tarif, dans sa structure et ses subdivisions, correspond au tarif principal et contient en outre un texte tchèque. L'acheminement obligatoire, appliqué dans l'ancien tarif de l'union tchécoslovaque-italienne d'après le principe de la distance totale la plus courte, a été abandonné. Le trafic est acheminé suivant les règles du tarif principal; en d'autres termes, les transports peuvent, à la demande de l'expéditeur, être exécutés soit par la Suisse, soit par les points frontières germano-italiens.

Le tarif germano-italien pour le transport de charbons a été étendu au trafic avec le Protectorat, comme aussi avec la Haute-Silésie orientale et occidentale et les régions houillères de Dombrowa et de Karwin, et pourvu de taxes au départ de ces régions pour Chiasso et Pino.

La réduction spéciale accordée pour le charbon en cas de remise au transport de certaines quantités minima, a été octroyée au cours de l'exercice également.

16. En trafic *Scandinavie-Italie*, le calcul de bout en bout des taxes allemandes d'après la distance totale, tel qu'il est prévu en trafic germano-italien, a aussi été introduit pour le transit germano-suisse.

#### D. Publicité.

1. Conformément à l'arrêté fédéral du 21 septembre 1939, l'organisation de la propagande touristique suisse à l'étranger a été unifiée et confiée à l'office central suisse du tourisme nouvellement fondé à Zurich. La remise à cet office des agences des Chemins de fer fédéraux à l'étranger, qui étaient jusqu'ici dirigées par notre section de publicité, s'est faite après la signature du contrat du 21 avril 1941, avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier 1941. Au cours de l'année, nous avons supprimé le service des agences et réglé les affaires concernant la propagande générale hors du pays. Afin de faciliter le transfert de personnel, nous avons résilié, pour le plus prochain terme, les contrats d'engagement de ceux des employés d'agence qui n'avaient pas été tirés de notre administration. Pour ce qui est des fonctionnaires et employés des Chemins de fer fédéraux, une bonne partie sont restés à leurs postes, sauf là où le recul du mouvement des étrangers nous a contraints à leur trouver une nouvelle occupation. Divers de ces agents, tôt après l'ouverture des hostilités déjà, ont été engagés comme surnuméraires dans nos légations et consulats; d'autres sont rentrés au pays, où ils sont occupés dans notre administration.

Au cours de l'exercice, le mouvement touristique interne demanda moins à être stimulé qu'orienté dans une direction donnée. Comme les chemins de fer étaient pour ainsi dire le seul moyen de transport à disposition et que, en raison des circonstances,

les voyages dans les pays voisins étaient quasi impossibles, les touristes, tout naturellement, restèrent en Suisse. En l'année du 650<sup>e</sup> anniversaire de la Confédération, le nouvel office central suisse du tourisme entreprit surtout une propagande intense en faveur des voyages à l'intérieur du pays. De son côté, Berne, qui commémorait le 750<sup>e</sup> anniversaire de sa fondation, fit de gros efforts pour attirer la foule des visiteurs dans la ville fédérale. La tâche de notre service de publicité consistait donc à empêcher l'encombrement de certaines lignes, ce qui, étant données les réductions exceptionnelles de taxes accordées pendant l'été aux sociétés et écoles, ne fut pas toujours aisé. L'abonnement de vacances eut toutefois à cet égard un effet heureux.

La prolongation jusqu'au 31 octobre 1941 de la réduction de 30 % octroyée aux touristes venant de l'étranger n'eut pour ainsi dire aucun effet de propagande, le tourisme international ayant rapidement fléchi.

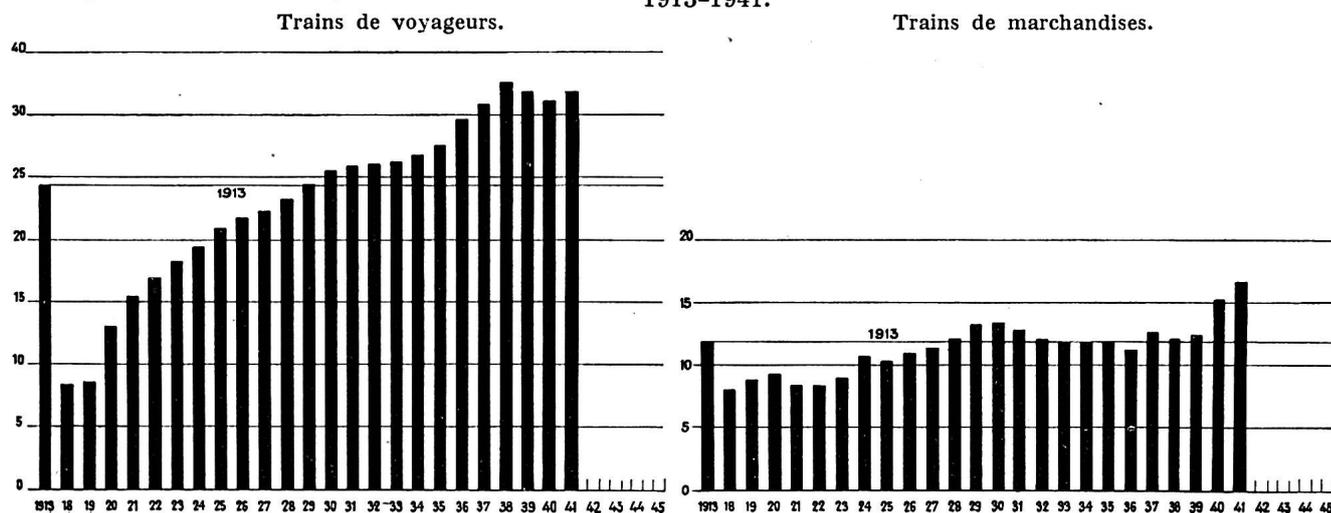
Il en résulta que le trafic de vacances fut caractérisé par une forte prédominance de la clientèle suisse. Pour les mois de juin à septembre, le nombre des nuitées d'hôtes indigènes a passé, de 3,98 millions en 1940, à 4,71 millions en 1941, tandis que les nuitées d'hôtes étrangers ne furent que de 554 617 et 548 560. Ces chiffres témoignent de la situation extrêmement difficile de notre industrie hôtelière.

2. La renonciation des Chemins de fer fédéraux à la propagande générale à l'étranger, a permis à notre section de publicité de se consacrer au développement de la propagande ferroviaire. Il s'est agi tout d'abord de centraliser et de réorganiser le service des conférences. Cette réorganisation eut lieu au moment où il importait d'orienter le public sur les conditions particulières du trafic par chemin de fer.

Une série de films techniques montrant l'activité des chemins de fer et servant à la propagande en faveur des transports de voyageurs et de marchandises, ont été sous-titrés et retouchés pour illustrer des conférences. Citons notamment les films sur les installations de sécurité, sur le service de porte à porte, ainsi que sur ce thème: «Les Chemins de fer fédéraux au service de l'économie nationale.» Déjà trente confé-

Figure 13.

Nombre de trains par jour et par km de ligne.  
1913-1941.



rences eurent lieu en novembre et décembre. Nous avons en outre prêté 71 films à des écoles ou sociétés et mis à la disposition de la «Caisse suisse de voyage», à Berne, et de la «Semaine suisse», à Soleure, un matériel cinématographique de choix pour leurs propres conférences. Notre chœur spécial s'est fait entendre avec succès dans des manifestations de propagande à Genève, Vevey et Berne.

3. Dans les vitrines des bureaux de renseignements CFF, de divers bureaux officiels de tourisme et d'agences de voyage privées, nous avons présenté des décorations, en partie nouvelles, montées par nos soins, pour signaler aux voyageurs les facilités et avantages qui leur sont offerts. Nous avons pu, au surplus, nous procurer des dioramas et du matériel de propagande d'intéressés au tourisme local et régional.

4. Eu égard aux circonstances, nous avons observé une certaine réserve dans la publication d'imprimés publicitaires.

Pour remplacer la carte touristique de la Suisse, publiée avant la guerre et interdite depuis par la censure, nous avons fait imprimer une nouvelle carte en trois langues, à l'échelle 1:650 000. L'abonnement de vacances a été rappelé au public par une lithographie multicolore établie d'après un projet de Thöni («Montée à l'alpage»), que nous affichâmes abondamment dans les gares de notre réseau. Nous avons dans le même dessein fait plusieurs rééditions du prospectus de cet abonnement. La commémoration des origines de la Suisse fut pour nous l'occasion de publier deux brochures: le «Livret CFF pour le 650<sup>e</sup> anniversaire de la Confédération», où étaient décrites toutes les facilités particulièrement intéressantes pour les voyageurs, et le prospectus «Va, découvre ton pays», où nous recommandions de façon succincte les voyages d'écoles et de sociétés, ainsi que quelques espèces de billets pouvant être utilisés pour aller en vacances. Les deux publications parurent en trois langues. Il en fut de même du calendrier CFF, publié sous le titre: «Témoignages du passé.» Pour lutter contre les retards de trains, nous avons fait paraître des appels sous forme de grandes affiches (trois éditions: allemande, française, italienne), d'avis en carton pour les guichets de gare et de panonceaux pour les voitures (en deux langues). La propagande en faveur des voyages d'hiver a consisté en une affiche pour billets du dimanche et en de petits horaires spéciaux pour les sportifs de Berne et Genève.

5. Notre participation aux foires et expositions s'est limitée à la Foire suisse d'échantillons de Bâle, où nous avons collaboré avec l'OCST et les PTT à

l'aménagement du stand de renseignements dans le hall d'entrée du bâtiment de la foire. L'office central suisse du tourisme s'est chargé de représenter nos intérêts au Comptoir suisse de Lausanne et à la Foire suisse de Lugano. Nous l'avons indemnisé dans les deux cas. A chacune de ces manifestations, nous avons délégué un fonctionnaire pour les stands de renseignements. Nous avons, enfin, accordé un subside à la «Deuxième semaine tessinoise» de Zurich, où les tâches du chemin de fer étaient exposées.

6. Dans la période de Noël, nous avons inséré dans les principaux journaux illustrés et dans un certain nombre de périodiques pour la famille, des annonces concernant les bons de voyage. En outre, nous avons fait imprimer une réclame pour les abonnements généraux et les abonnements autorisant le retrait de billets à demi-taxe, sur plus d'un million d'étuis d'allumettes vendus dans nos gares par la société anonyme «Le Kiosque», à Berne.

7. Comme les années précédentes, la nécessité s'est fait sentir d'accorder des facilités de transport à certaines personnes dont l'activité est un complément de notre propagande.

8. L'ancien bulletin météorologique d'hiver a été remplacé par un bulletin sportif, que l'Etat-major de l'armée nous a autorisés à publier le jour même où les observations étaient faites. Ce bulletin simplifié, qui renseignait sur 62 stations, a paru chaque vendredi du 12 décembre 1941 au 27 février 1942. Il n'a pas été diffusé à l'étranger.

9. Les contrats d'affermage des librairies de gare à la S. A. Le Kiosque, à Berne, ainsi qu'aux maisons Naville et C<sup>ie</sup>, à Genève, et Paul Schmidt, à Bâle, ont été uniformément prolongés jusqu'au 30 juin 1947, aux mêmes conditions. Nous avons également prorogé pour la même durée, mais en élevant le droit de fermage, le contrat passé avec la S. A. Elia Colombi, de Bellinzone.

L'avenir étant incertain, nous avons renoncé à conclure des contrats à longs termes, afin de nous réserver de les adapter en tout temps à une nouvelle situation. Une clause de guerre y figure, sauvegardant les intérêts de chacune des parties.

L'office de guerre pour l'industrie et le travail, à Berne, nous a demandé conseil à plusieurs reprises pour l'exécution des ordonnances n<sup>os</sup> 13 et 14 du département fédéral de l'économie publique (économies de combustible), notamment à propos des divergences d'opinion nées de l'application, à nos exploitations accessoires, de lois cantonales sur la fermeture des magasins.

## VIII. Gares et trains.

### A. Généralités.

1. Des postes de douane allemands ont été installés à Bâle CFF et La Plaine pour permettre aux autorités douanières du Reich de contrôler les marchandises exportées en France et au delà par ce pays.

2. Le renchérissement de la vie s'est fait sentir aussi dans les services officiels de camionnage, qui ont vu leurs frais d'exploitation augmenter dans une notable mesure. Une adaptation partielle des tarifs

de camionnage à la nouvelle échelle des prix s'est conséquemment révélée nécessaire dans diverses localités; toutefois, la majeure partie de la hausse se trouve compensée par un important accroissement de trafic.

3. D'après les prescriptions sur la promotion des fonctionnaires et l'admissibilité de fonctions, «toute promotion suppose qu'il y ait un poste à repourvoir et que le fonctionnaire soit chargé en permanence d'un travail correspondant à une fonc-

tion supérieure à celle qu'il occupe». Tenant compte des circonstances actuelles, nous avons décidé que ces conditions seraient dorénavant considérées comme remplies lorsqu'elles l'auront été effectivement pendant deux ans au moins, et que tout laisse prévoir que le poste en question sera encore nécessaire après ce délai. Cette décision nous a permis de procurer de l'avancement à un grand nombre de fonctionnaires.

4. Nous avons autorisé la Compagnie suisse des wagons-restaurants et la Compagnie internationale des wagons-lits, à porter le prix de leurs repas de 4 fr. 50 à 5 fr., dès le 1<sup>er</sup> janvier 1942.

## B. Recrutement et instruction du personnel.

1. Pour couvrir nos besoins probables en agents de gare et de train, nous avons engagé 230 apprentis du service des gares et 158 apprentis du service des trains.

2. Des *examens de capacité* ont eu lieu pour les apprentis du service des gares qui, entrés en 1939, ont terminé leur apprentissage au cours de l'exercice et pris part à un cours final de quatre semaines.

3. Le 23 décembre, nous avons édicté un ordre général de service sur l'admission et l'instruction professionnelle des apprentis du service des trains, ainsi que la promotion et le perfectionnement professionnel des agents de train.

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

Nous avons procédé, au 1<sup>er</sup> janvier 1942, à un nouveau classement des gares, stations et bureaux des marchandises. En raison de l'augmentation extraordinaire du trafic, 85 gares et stations et neuf services des marchandises ont été élevés d'une classe; en revanche, une station et trois services des marchandises ont dû être abaissés d'un rang, leur trafic ayant reculé.

## D. Service des voyageurs.

1. Le développement du trafic dû à des circonstances extraordinaires, le décalage des transports de la route au rail en conséquence de la pénurie des carburants liquides, les mises sur pied de troupes pour les services de relève, les nombreux congés accordés aux soldats, ainsi que les transports de prisonniers de guerre français entre Constance et Genève et l'acheminement des internés sur Genève et Bâle, ont eu pour effet de mettre notre appareil de transport à très rude épreuve. Il y a fait face sans grosses difficultés. Les retards de trains ayant pris de fortes proportions au cours de l'année, nous avons ordonné des mesures spéciales pour les combattre.

2. Sur la ligne Genève-Bellegarde, l'ensemble du trafic a été interrompu le 28 mars, pour ne reprendre que le 1<sup>er</sup> août. Des trains directs avaient toutefois été admis à circuler de nouveau dès le 25 juillet. Depuis lors, les exportations par la gare frontière du Bouveret sont totalement interdites, tandis que les importations continuent à être autorisées sans réserve.

Le trafic de et pour la France par les points de transit de Crassier-La Rippe, de Vallorbe, des Verrières, du Locle et de Delle, est toujours suspendu.

## E. Service des marchandises.

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

2. Fermée depuis le 14 mai 1940, la ligne St-Louis-Bâle a été rouverte au trafic le 3 février.

3. Le 10 mars, la navigation sur le Rhin a repris jusqu'à Bâle.

4. Pour réduire la consommation de combustible, nous avons fait acheminer par des lignes électrifiées, les transports de marchandises qui empruntaient auparavant divers parcours exploités à la vapeur.

5. Conséquence de la diminution toujours plus grande des transports routiers, le trafic de détail a fortement augmenté, et nécessité plus de 3500 wagons couverts en moyenne par jour ouvrable.

6. Le Comité international de la Croix-Rouge, à Genève, a transmis journalièrement un certain nombre de wagons complets de marchandises aux prisonniers de guerre français et britanniques en Allemagne. Ces envois, qui provenaient de France et d'Angleterre, étaient acheminés de Genève à Singen, pour être répartis ensuite entre les différents camps de prisonniers.

## F. Horaire.

1. Une conférence internationale des horaires s'est tenue les 16 et 17 janvier à Munich. Les relations par trains directs avec l'Allemagne et l'Italie pour l'horaire 1941/42, y furent mises au point.

2. Conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 4 décembre 1939, et tout comme en 1940, aucune conférence intercantonale n'a suivi la présentation ordinaire des projets relatifs à l'horaire mis en vigueur le 5 mai 1941. En ce qui concerne les requêtes sur lesquelles l'accord n'avait pu se faire, les gouvernements cantonaux ont été priés de les soumettre à l'office fédéral des transports, qui devait trancher en dernier ressort, d'entente avec le directeur militaire. Au cours de la procédure d'approbation de l'horaire, 316 requêtes furent présentées, dont 232 concernaient les Chemins de fer fédéraux; nous avons pu faire droit, totalement ou partiellement, à 66 revendications. 148 d'entre elles ont été retirées par les gouvernements des cantons. 18 furent soumises à l'office fédéral des transports, qui a dû les repousser. Le département fédéral des postes et des chemins de fer a donné suite, pour deux trains et à titre d'essai, à un recours ultérieur du gouvernement fribourgeois demandant l'arrêt à Fribourg des trains rapides légers.

Par rapport au précédent, l'horaire 1941/42 comprend seulement quelques parcours supplémentaires, résultant en majeure partie du doublement de certains trains directs, en vue d'éviter des retards.

3. Conformément à une décision du Conseil fédéral, l'heure d'été, en avance de 60 minutes sur celle de l'Europe centrale, a été introduite pour la première fois en Suisse dans la nuit du 4 au 5 mai 1941, lors du changement d'horaire. Elle a été main-

tenue jusqu'au 5 octobre à minuit, où entraient en vigueur l'horaire d'hiver et l'heure de l'Europe centrale. Le changement s'est fait les deux fois sans incidents notables. D'une façon générale, l'application de l'heure d'été dans l'exploitation ferroviaire a donné de bons résultats.

4. En raison de la pénurie croissante de combustible et de matières indispensables à l'exploitation et à l'entretien du matériel roulant et des installations ferroviaires, nous avons, pour l'horaire d'hiver entré en vigueur le 6 octobre 1941, réduit les parcours de trains de voyageurs d'un peu plus de 10 %, c'est-à-dire d'environ 10 000 km en moyenne par jour. Sur ce chiffre, près de 8500 km concernaient les lignes électrifiées et 1500 km les lignes exploitées à la vapeur.

5. Le département fédéral des postes et des chemins de fer a fixé à la période du 4 mai 1942

au 2 mai 1943, la validité du prochain horaire annuel.

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

1. Après de longues années de pourparlers, nous sommes parvenus à signer avec la Société nationale des chemins de fer français, un avenant au contrat, daté de 1885, réglant l'exploitation de la ligne Morteau-Le Locle et la cojouissance de cette dernière gare. Ce contrat était suranné. L'avenant est entré en vigueur avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> octobre 1939.

2. Nous avons conclu de nouveaux contrats avec le Chemin de fer de la Forch pour l'utilisation commune des stations de Zurich-Stadelhofen et Zurich-Tiefenbrunnen, et avec les Chemins de fer rhétiques pour la cojouissance de la gare de Coire.

## IX. Traction et ateliers.

### A. Acquisition et équipement de matériel roulant.

1. Au cours de l'exercice 1941, nous avons mis en service le matériel roulant ci-après:

#### Voie normale.

- 4 locomotives électriques de ligne de la série Ae <sup>4</sup>/<sub>6</sub>,
- 4 locomotives électriques de manœuvre de la série Ee <sup>3</sup>/<sub>3</sub>,
- 1 locomotive à turbine à gaz de la série Am <sup>4</sup>/<sub>6</sub> (propriété de l'entreprise BBC),
- 10 tracteurs électriques de la série Te,
- 4 voitures RIC de la série AB<sup>4u</sup>,
- 8 voitures de type léger, de la série B<sup>4u</sup>,
- 3 voitures de type léger, de la série BC<sup>4u</sup>,
- 10 voitures RIC de la série C<sup>4u</sup>,
- 14 voitures de type léger, de la série C<sup>4u</sup>,
- 8 fourgons de type léger, de la série F<sup>4u</sup>,
- 36 wagons couverts de la série K<sup>2 1</sup> (anciennement au B. T.),
- 2 wagons couverts de la série K<sup>2</sup> (anciennement à l'Ue. B. B.),
- 591 wagons couverts des séries K<sup>3</sup>, K<sup>3 1</sup> et K<sup>5</sup>, dont 556 pour le compte du département fédéral de l'économie publique,
- 2 wagons ouverts de la série L<sup>4</sup> (anciennement à l'Ue. B. B.),
- 5 wagons ouverts de la série L<sup>4 1</sup> (anciennement au B. T.),
- 87 wagons ouverts de la série L<sup>6 1</sup>,
- 2 wagons ouverts de la série N<sup>2</sup> A et B (anciennement au P. B.),
- 3 trucs transporteurs à écartement normal, de la série O (par ordre du commandement de l'armée),
- 4 ballastières basculantes de la série S<sup>kt</sup>.

#### Voie étroite (ligne du Brunig).

- 5 fourgons automoteurs électriques de la série Fhe <sup>4</sup>/<sub>6</sub>,
- 2 tracteurs électriques de la série Te,
- 2 trucs transporteurs à six essieux de la série O.

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

#### Voie normale.

- 2 locomotives électriques de ligne de la série Ae <sup>4</sup>/<sub>6</sub>,
- 6 locomotives électriques de manœuvre de la série Ee <sup>3</sup>/<sub>3</sub>,
- 12 tracteurs électriques de la série Te,
- 1 voiture RIC de la série AB<sup>4u</sup>,
- 1 voiture RIC de la série C<sup>4u</sup>,
- 5 voitures de type léger, de la série B<sup>4u</sup>,
- 13 voitures de type léger, de la série C<sup>4u</sup>,
- 10 fourgons de la série F<sup>4u</sup> (construction en acier),
- 200 wagons ouverts de la série M<sup>7</sup>,
- 10 trucs transporteurs à écartement normal, de la série O (par ordre du commandement de l'armée),
- 3 wagons spéciaux à quatre essieux, de la série O<sup>1</sup>,
- 1 wagon spécial à six essieux, de la série O,
- 6 ballastières basculantes de la série S<sup>kt</sup>.

#### Voie étroite (ligne du Brunig).

- 6 trucs transporteurs de la série O.

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

#### Voie normale.

- 1 automotrice Re <sup>8</sup>/<sub>12</sub> en automotrice rapide double électrique de la série Re <sup>4</sup>/<sub>8</sub>,
- 1 voiture AB<sup>4u</sup> en voiture BC<sup>4</sup>,
- 1 voiture BC<sup>3u</sup> en voiture C<sup>3</sup>,
- 2 voitures BC<sup>3</sup> et D<sup>3u</sup> en voitures C<sup>3</sup>,
- 2 voitures C<sup>4u</sup> à couloir latéral en voitures C<sup>4u</sup> à couloir central,
- 2 voitures C<sup>4u</sup> en voitures-buffets Cr<sup>4u</sup>,
- 3 wagons P en ballastières S<sup>3</sup>,
- 10 wagons M<sup>3</sup> et P en ballastières S<sup>3t</sup>,
- 24 anciens véhicules en wagons de service de la série X,
- 2 fourgons F en ambulants postaux FZ.

### B. Traction.

1. Pour couvrir nos besoins probables en personnel de locomotives, nous avons engagé 188 serruriers.

2. Ayant électrifié la ligne Zurich-Oerlikon-Wettingen, nous avons pu supprimer le dépôt auxiliaire de Wettingen.

3. Au début d'août, nous avons commencé des courses d'essai avec le premier fourgon automoteur électrique Fhe  $\frac{4}{6}$ , sur le parcours à voie étroite Lucerne-Meiringen, nouvellement électrifié.

4. Pendant l'exercice, conformément à l'accord que nous avons conclu avec elle, la S. A. Brown, Boveri et Cie a fait sur les lignes CFF les premiers essais de sa locomotive à turbine à gaz Am  $\frac{4}{6}$  n° 1101.

5. Les mesures tendant à réduire la consommation des carburants et des lubrifiants, ont été accentuées en 1941. Pour restreindre l'emploi des carburants liquides, nous avons mis hors de service tous les véhicules à moteurs Diesel. De plus, nous avons commencé à transformer les tracteurs à benzine, à titre d'essai, pour le gaz de bois, et réduit les heures de roulement de ces tracteurs en utilisant autant que possible, pour le service de manœuvre, des véhicules moteurs électriques.

6. Sur la ligne du Brunig, nous avons entrepris de munir les voitures et fourgons d'un attelage automatique; les wagons seront équipés ultérieurement.

## X. Voie et usines électriques.

### A. Travaux neufs et de parachèvement.

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

- a. Pour l'électrification de la ligne  
Auviernier-Les Verrières. . . . . 3 793 000 fr.  
plus 99 000 fr. pour amortissements.
- b. Pour l'électrification de la ligne  
Zurich-Oerlikon-Wettingen . . . . 1 300 000 fr.  
plus 68 000 fr. pour amortissements.

2. Nous avons poursuivi les travaux de *doublement* de voies. Nous avons ouvert à l'exploitation, le 21 mars, la seconde voie entre Pfäffikon et Lachen et, le 3 juillet, le nouveau tunnel à deux voies du Bommerstein, tronçon de la ligne Flums-Mühlehorn. Les parcours Sisikon-Flüelen et Taverne-Lugano se trouvaient en transformation.

A fin 1941, sur 2885 km de lignes de notre propre réseau exploitées entièrement à nos frais, 1101 km étaient à double voie.

3. A la demande du délégué pour la création d'occasions de travail, nous avons établi le plan des travaux de construction des Chemins de fer fédéraux pour une longue période, et prévu un *programme décennal d'occasions de travail* représentant une somme budgétaire de 760 millions de francs. Ce programme comprend les travaux suivants: Doublement de voies, construction et déviation de lignes, agrandissement de gares, agrandissement et rénovation de bâtiments, transformation et renforcement de ponts, remplacement de passages à niveau, agrandissement d'installations à courant faible et à basse tension, extension de l'électrification, acquisition de matériel roulant.

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

Transformation et agrandissement des gares de Genève et de Neuchâtel; amélioration des installations de voies à Renens, Immensee et Arth-Goldau, pour pouvoir augmenter la vitesse de passage des trains; construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs aux Geneveys-sur-Coffrane; transformations dans le bâtiment aux voyageurs de Berne, avec modification et amélioration des installations électriques d'éclairage et de force et construction d'un abri D. A. P. sous les Grands-Remparts; déviation de

la ligne à la Lorrainehalde, combinée avec le quadruplement des voies (31 août); centralisation du chauffage à la gare aux voyageurs de Bâle; aménagement d'un entrepôt avec palan à rails pour les supports des lignes de contact à Zoug; extension des voies de la station de Kaiserstuhl pour prolonger la voie d'évitement; extension des voies et agrandissement du bâtiment aux voyageurs de Rüti (Zurich); installation de haut-parleurs sur les quais, dans les salles d'attente et les buffets de Zurich g. p.; transformations dans le bâtiment aux voyageurs de Zurich g. p. et établissement d'un passage pour piétons près du bâtiment aux voyageurs de Rorschach.

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

Construction du premier tronçon Genève-Cornavin-La Praille de la ligne de raccordement Genève-Cornavin-Eaux-Vives; pose de deux voies pour trains de marchandises à Brigue; suppression du poste d'enclenchement V et aménagement d'autres parcours à la gare de triage de Bienne; transformation de la voie A IV en voie d'évitement, aménagement d'un passage pour piétons à l'ouest du bâtiment aux voyageurs et prolongement de la marquise du quai intermédiaire, à Berthoud; construction d'un nouveau bâtiment pour la poste de transit, d'un bâtiment auxiliaire avec W.-C. à Olten; extension des voies et construction d'un quai intermédiaire à Liestal; construction d'une ligne directe pour trains de marchandises de la gare de triage de Bâle à la ligne du Jura; pose d'une installation électrique pour le chauffage préalable des trains à Chiasso; prolongement et branchement de la voie 4 sur la voie 3 à Siebnen-Wangen.

6. *Ponts: constructions et renforcements:*

Travaux achevés:

Transformation du pont de Langensand à Lucerne et du pont sur la Jona entre Wald et Rüti (Zurich); construction du pont à quatre voies sur l'Aar, à Berne, pour la déviation de la ligne Berne-Wilerfeld.

7. *Lignes de contact:*

Travaux achevés:

Extension du réseau des lignes de contact dans l'ancienne gare des matières brutes de Zurich, et pose

de lignes semblables au-dessus des voies pour trains de marchandises en gare d'Yverdon.

Travaux en cours d'exécution:

Extension du réseau des lignes de contact à la gare aux marchandises de Genève.

**8. Installations à basse tension et à courant faible:**

Travaux achevés:

Automatisation du téléphone entre Lausanne et Brigue et pose d'un central téléphonique automatique à Brigue et à Meiringen.

Travaux en cours d'exécution:

Mise sous câble des installations à courant faible entre Gümligen et Thoune.

**B. Passages à niveau.**

1. Nous avons supprimé pendant l'exercice 29 passages à niveau. Quinze d'entre eux ont été remplacés par huit passages inférieurs, quatre passages supérieurs et trois déviations de routes. Onze passages ont pu être abolis sans être remplacés. Les travaux se sont faits avec la participation financière de la Confédération, des cantons et des communes. Certains d'entre eux ont été exécutés lors de doublements de voies.

2. Nous citerons parmi les principaux travaux achevés, les passages inférieurs construits en Coulet près d'Allaman, près de Gerra entre San Nazzaro et Ranzo-S. Abbondio, et à Berthoud (route de Kirchberg), ainsi que les passages supérieurs d'Alten-dorf et de Giubiasco.

3. Nous avons en cours d'exécution les principaux travaux ci-après: Passage inférieur de Meilen et passage supérieur de Fedoccio, entre Faido et Lavorgo.

4. Les barrières de deux passages à niveau, jusque-là gardés, ont été remplacées par des signaux avertisseurs en forme de croix. Les barrières de six autres passages ont été améliorées.

**C. Signaux et installations de sécurité.**

1. A la gare de Neuchâtel, la nouvelle installation d'enclenchement électrique a été achevée. En même temps que la nouvelle ligne à quadruple voie Berne-Wylerfeld, des installations d'enclenchement électrique ont été mises en service à l'entrée nord de la gare de Berne, ainsi qu'à la station de signaux du Wylerfeld.

De nouvelles installations d'enclenchement électrique étaient en cours d'exécution à la gare aux voyageurs de Bâle, côté ouest, à la gare principale de Soleure, côté ouest, ainsi qu'à la station de Weesen.

Dans une série de stations, les anciens signaux à figures ont été remplacés par des signaux lumineux de jour.

2. Le block-system électrique, dont nous avons poursuivi l'installation sur les lignes principales particulièrement chargées, a été mis en service sur les parcours Sursee-Sempach et Rotkreuz-Mühlau. Il était en cours d'exécution sur les tronçons Mühlau-Wohlen, Bodio-Osogna, Uetikon-Feldbach et Weesen-Mühlehorn.

Le block-system entièrement automatique a été mis en service sur la ligne Zurich g. p.-Zurich-Oerlikon avec 5 parcours de block dans chaque direction. En outre, le block-system automatique a été installé sur les 4 voies de la nouvelle ligne Berne-Wylerfeld.

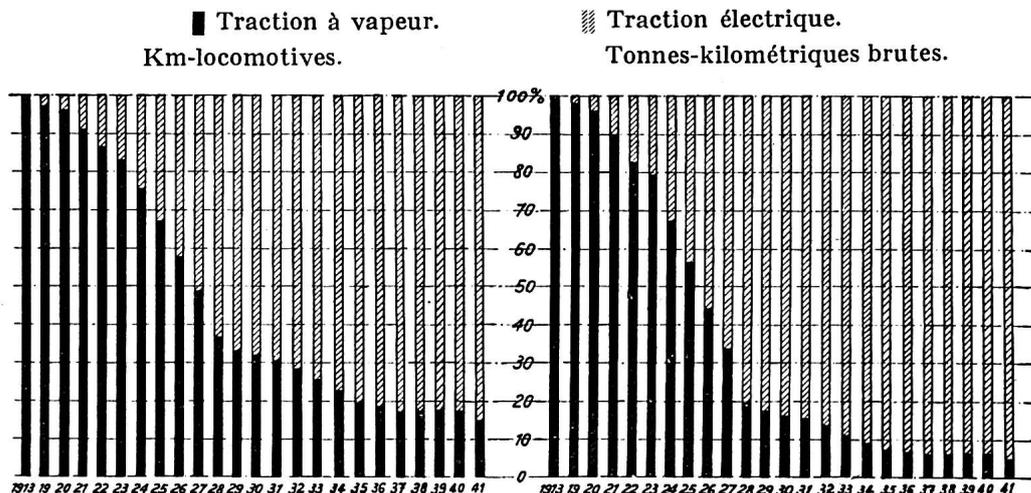
3. Afin de faire des économies de pétrole, l'éclairage électrique des signaux et des aiguilles a été installé dans un certain nombre de gares et de stations.

**D. Entretien de la voie.**

Outre les travaux périodiques d'entretien, il y a lieu de mentionner la reconstruction de la halle aux marchandises de la gare de Neuchâtel, incendiée le 10 juillet.

Figure 14.

**Développement de l'électrification.**



Par suite de la croissante pénurie du matériel, survenant au moment d'une forte intensification du trafic, l'entretien des installations est devenu difficile. Nous n'avons pas pu nous procurer en quantités suffisantes les rails, traverses et attaches nécessaires à l'entretien et au renouvellement de la voie. Dans ces conditions, nous nous sommes efforcés de maintenir la voie en bon état par des travaux accrus de ballastage et de dressement.

### E. Electrification.

#### Ligne du Brunig.

L'exploitation électrique a été inaugurée le 18 novembre sur le parcours Lucerne-Meiringen. Etaient encore en cours d'exécution, les travaux d'adaptation des installations des dépôts de Lucerne et de Meiringen, ainsi que la transformation des installations de sécurité.

Sur le parcours Meiringen-Interlaken-Ost, l'abaissement des voies dans le tunnel de Brienzdorf, l'étanchement de la voûte des tunnels de Kehlengraben et Bohlauf et la transformation du passage supérieur au km 59 ont été terminés; l'abaissement des voies dans le tunnel de Rotegg, l'aménagement des fondations de pylônes entre Meiringen et Brienz, l'amélioration de courbes et les dévers de voie étaient en cours d'exécution.

#### Zurich-Oerlikon-Wettingen.

Le câble principal à courant faible a été mis en service; la ligne de contact et les installations de sécurité étaient en cours d'exécution.

#### Auvernier-Les Verrières.

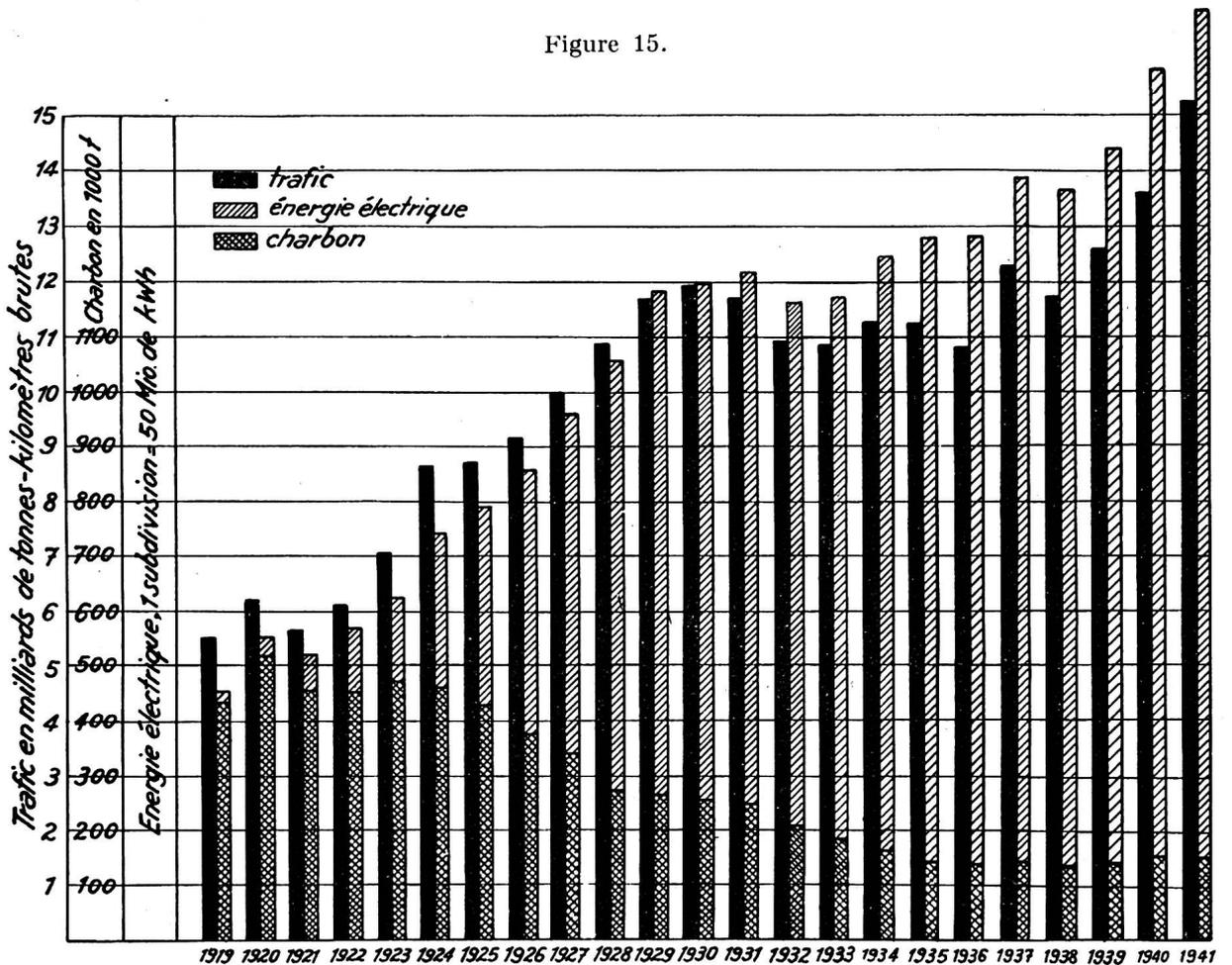
Tous les travaux dans le tunnel du Haut de la Tour, la pose du câble en pleine voie et l'aménagement des fondations de pylônes pour la ligne de contact (excepté à la gare de Travers) ont été terminés. Etaient en cours d'exécution: l'assèchement des tunnels de St-Sulpice et de Fleurier, la pose de câble à haute tension dans les tunnels et le complètement des installations de sécurité.

### F. Alimentation en énergie.

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

a. Energie monophasée et triphasée produite par nos propres usines:		
	1941 kWh	1940 kWh
Groupe d'usines d'Amsteg-Ritom-Göschenen	340 090 000	352 164 000
Groupe d'usines de Vernayaz-Barberine-Trient-Massaboden . .	321 087 000	271 980 000
<b>Total</b>	<b>661 177 000</b>	<b>624 144 000</b>
dont:	(100 %)	(100 %)
Par les usines d'accumulation de Ritom, Barberine et Vernayaz .	247 168 000 (37 %)	226 480 000 (36 %)
Par les usines au fil de l'eau d'Amsteg, de Göschenen, de Vernayaz, de Trient et de Massaboden. . . . .	414 009 000 (63 %)	397 664 000 (64 %)

Figure 15.



b. Énergie monophasée fournie:

	1941 kWh	1940 kWh
par l'usine de l'Etzel. . .	108 225 000	100 805 000
par d'autres usines. . .	72 641 000	60 451 000
<b>Total</b>	<b>180 866 000</b>	<b>161 256 000</b>

c. Total de l'énergie monophasée et triphasée produite par nos usines et fournie par d'autres usines . . . . . 842 043 000 785 400 000

d. Fourniture d'énergie en excédent. . . . . 52 567 000 52 420 000

e. Énergie produite par nos usines et fournie par d'autres usines pour l'exploitation du chemin de fer. . . . 789 476 000 732 980 000

2. Usines.

*Usine d'Amsteg.*

Nous avons achevé au début d'avril les travaux de réfection de la galerie de détournement au Pfaffensprung, transformé une turbine et amélioré l'isolation des barres de l'enroulement du stator d'un générateur.

*Usine de Ritom.*

Le lac de Ritom a atteint le 8 mai son abaissement le plus grand, 32,3 m, et contenait à cette date 1,0 million de m<sup>3</sup>. En raison de la sécheresse du mois de septembre, le lac n'a plus pu être rempli; il a atteint son niveau le plus élevé, 0,36 m au-dessous de la cote maximum d'accumulation, le 7 octobre, avec un volume d'eau utilisable de 27,0 millions de m<sup>3</sup> (lac plein: 27,5 millions de m<sup>3</sup>). Le 31 décembre, l'abaissement du lac était de 7,5 m, et le volume d'eau encore utilisable de 19,1 millions de m<sup>3</sup>. Au lac de Ritom, la première des trois voûtes du barrage a été revêtue sur le côté amont d'un parement en pierres naturelles de 0,70 m.

*Usine de Vernayaz.*

Deux turbines ont été transformées pour en améliorer le rendement.

*Usine de Barberine.*

Le lac de Barberine a atteint le 1<sup>er</sup> juin son niveau le plus bas, avec un abaissement de 44,0 m, et 1,1 million de m<sup>3</sup> d'eau utilisable. Le 7 septembre, son niveau s'est élevé jusqu'à 7 cm au-dessous de la cote maximum d'accumulation, avec une quantité d'eau utilisable de 38,9 millions de m<sup>3</sup> (lac plein: 39,0 millions de m<sup>3</sup>). A la fin de l'année, l'abaissement était de 9,7 m, et le lac contenait encore à cette date 26,7 millions de m<sup>3</sup>. L'abaissement de 44,0 m, atteint pour la première fois depuis la construction du barrage, a permis de déceler un certain nombre de bandes de béton détérioré; nous avons remédié dans la mesure du possible à cet état de choses au moyen de moellons artificiels.

*Usine de Massaboden.*

Nous avons remplacé les roues de turbine des deux groupes de machines pour la traction.

*Usine de l'Etzel.*

Le lac de la Sihl a atteint le 23 mars son abaissement maximum, 8,4 m, et contenait à cette date 17,6 millions de m<sup>3</sup>; la cote 890,60, prescrite pour le

1<sup>er</sup> juin dans l'avenant au contrat passé avec le district d'Einsiedeln, de 2 m inférieure au niveau maximum d'accumulation, n'a pu être atteinte que le 28 juillet. Le niveau maximum, surélevé de 0,20 m, a été atteint le 1<sup>er</sup> septembre; le lac contenait à cette date un volume d'eau utilisable de 94,0 millions de m<sup>3</sup>. L'abaissement n'a commencé que le 24 novembre; il était, à la fin de l'année, de 3,1 m au-dessous de la cote normale d'accumulation, laissant un volume d'eau utilisable de 59,9 millions de m<sup>3</sup>, dont une part de 31,3 millions de m<sup>3</sup> pour les CFF. L'usine a produit en 1941, 210 millions de kWh, dont 108 millions pour les CFF.

Les fournisseurs des turbines ont terminé les retouches exigées.

La construction étant achevée, la direction des travaux, le bureau des installations électromécaniques et le bureau préposé aux achats de terrains, ont été supprimés; le 13 juin, le personnel qu'occupait encore la direction des travaux, a passé à la S. A. de l'usine électrique de Rapperswil.

*Usine de Rapperswil.*

Le bureau de construction installé provisoirement à Baden a achevé les plans; ceux-ci ont été soumis au gouvernement du canton d'Argovie pour approbation. La livraison et le montage des deux turbines Kaplan ont été mis en adjudication.

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

1. Le 18 janvier s'est abattue sur Zurich une tempête de neige d'une violence extrême, qui dura du début de l'après-midi jusque tard dans la nuit. L'enlèvement de la neige sur les faisceaux de voies, notamment aux aiguilles, souleva de grosses difficultés, et occasionna des retards de trains de deux à trois heures. La situation put être rétablie dans le courant de la nuit.

2. Le 7 avril, à 20 h. 20, une avalanche a dévalé entre Airolo et Ambri-Piotta et recouvert les deux voies. Le train 2589 est entré dans l'amas de neige, et la locomotive a déraillé d'un essieu. La ligne a pu être rouverte à la circulation après cinq heures d'efforts.

3. Le 26 avril, à 22 h. 24, treize wagons du train de marchandises 8582 ont déraillé entre Rodi-Fiesso et Faïdo. Il en est résulté une interruption de trafic jusqu'au jour suivant à 17 h. 46.

4. Dans la nuit du 1<sup>er</sup> au 2 mai, la rupture d'un essieu a provoqué le déraillement de treize wagons du train 8576 dans le tunnel de Bissone, entre Melide et Maroggia. Le trafic a été interrompu du 2 mai à 0 h. 08 au jour suivant à 2 h. 20.

5. Le 19 mai, à 15 h. 35, à la suite de la rupture d'un essieu de wagon, le train de marchandises 774 Berne-Thoune a déraillé à la sortie de la station de Münsingen, alors que le train de marchandises 5975, circulant en direction de Berne, entrait en gare. Le wagon dont l'essieu était brisé, s'est renversé, provoquant le déraillement du second train. La locomotive du train 5975 fut projetée au bas du talus. Le mécanicien a été blessé. Les deux voies sont restées obstruées jusqu'au lendemain à 14 h. 00 en direction Berne-Thoune, et à 17 h. 00 en direction Thoune-Berne.

6. Le matin du 10 juillet, un incendie a détruit complètement la partie centrale de la halle aux marchandises de Neuchâtel et en partie l'aile ouest. Un ouvrier d'entrepreneur trouva la mort en cette circonstance, et plusieurs ouvriers et habitants des environs furent légèrement blessés.

7. Le 29 juillet, à 15 h. 04, le train de marchandises 6622 a déraillé au km 115,085, près du tunnel de Pianotondo, entre Lavorgo et Bodio. Un grand nombre de wagons vinrent heurter une maison de garde et une baraque militaire, puis se renversèrent au bas du talus. La locomotive, continuant sa course, télescopa à Giornico, au km 119,550, le train 886 à l'arrêt. Un chef de train, un garde-freins et cinq soldats du service de surveillance du chemin de fer furent tués, tandis que le mécanicien et trois soldats s'en tiraient avec des blessures.

8. Le 23 septembre, une grave collision entre le train direct 307 Thoune-Berne et le train om-

nibus 1970 Berne-Thoune, s'est produite au signal d'entrée, côté Berne, de la station de Kiesen, sur le parcours Kiesen-Wichtrach exploité temporairement en voie unique par suite de travaux de réfection. Il y eut dix morts, dont quatre voyageurs, un chef de train, un mécanicien, un employé postal et trois ouvriers de la voie. 27 personnes furent blessées.

9. Le 25 septembre, à 16 h. 28, peu après le passage du train omnibus 1430, des mines militaires ayant sauté, une très forte explosion a détruit la route cantonale passant au-dessus de la station de Veytaux, côté Villeneuve, ainsi que la plate-forme des voies de cette station, sur une longueur de 170 m. Le train de marchandises 5415 se précipita dans un cratère de 27 mètres de diamètre, ce qui provoqua la mort du mécanicien et du chef de train. En outre, une sentinelle et trois civils qui se trouvaient sur la route, perdirent la vie à la suite de cette explosion.

Dans tous ces accidents, les dégâts matériels furent considérables.

## XI. Régime militaire des chemins de fer.

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

L'ordre du chef de l'état-major général de l'armée dispensant des services de relève les agents d'entreprises de transport incorporés dans l'armée, a été maintenu durant toute l'année 1941. Cette mesure s'est révélée une fois de plus extrêmement opportune pendant cette période de fort trafic interne et de transit. Les agents dispensés ont toutefois été appelés à accomplir deux mois de service militaire actif, mais ils le furent par séries, pour tenir compte des nécessités de l'exploitation ferroviaire.

L'évolution de la situation politique et militaire nous a incités à poursuivre le complètement des installations ferroviaires, de même que le transfert des stocks de matériel.

Les cadres et les hommes des détachements des services complémentaires du chemin de fer, formés pour réparer les voies, ponts et installations électriques détruits en cas de guerre, ont été convoqués vers la fin de 1941 à des cours d'instruction de longue durée. Ils ont été habillés, équipés et instruits *ad hoc*. Des travaux pratiques, exécutés sous la

direction des ingénieurs de la voie, ont permis à ces hommes de parfaire leur formation technique.

Les groupes de défense contre avions créés pour les usines électriques des Chemins de fer fédéraux en vertu de l'ordonnance du Conseil fédéral, du 8 décembre 1939, concernant les organismes locaux de défense contre avions, ont été sensiblement renforcés; leur instruction s'est faite au cours de longues périodes de service.

Nous avons procédé à de nouveaux achats de matériel pour la défense aérienne passive, en particulier pour la lutte contre les incendies. Nous avons également équipé les gares de localités nouvellement astreintes à la défense aérienne passive. Bien que le trafic ait constamment été intense, la troupe de D. A. P. des Chemins de fer fédéraux a continué son instruction, dans la mesure du possible. Nous avons aussi favorisé la construction d'abris de fortune et d'abris résistants à l'action des bombes.

Un ordre du général a, dès le 5 mars, ramené de 6 h. à 5 h. du matin la fin de l'obscurcissement pour l'ensemble du pays; cette décision eut d'heureuses conséquences pour l'exploitation ferroviaire qui, malgré les exceptions autorisées, souffre considérablement de l'obscurcissement régulier.

Le service de surveillance armé du chemin de fer a été maintenu au cours de l'exercice. La préparation pour le cas de guerre a été poursuivie. Nous avons organisé des exercices de tir pour tous les agents non astreints au service militaire qui sont appelés à surveiller la voie.

## XII. Observations finales et propositions.

Conformément à l'arrêté fédéral du 12 juin 1941, l'excédent de recettes du compte de profits et pertes de 1940, s'élevant à 13 404 932 fr. 50, a été porté dans les comptes de 1941 pour combler l'insuffisance des amortissements antérieurs sur le capital d'établissement du chemin de fer et des entreprises accessoires. De plus, un montant de 8 093 717 fr. 14, représentant les intérêts du déficit de guerre pour

1940, a été mis à la charge du compte «Déficit de guerre» au 1<sup>er</sup> janvier 1941. Ensuite de ces opérations, le solde passif du compte de profits et pertes s'élevait au 1<sup>er</sup> janvier 1941 à 255 576 712 fr. 16, et le déficit de guerre, à 210 436 645 fr. 76.

L'excédent de recettes du compte de profits et pertes de l'exercice 1941 se monte à 18 465 804 fr. 32. Comme pour les deux exercices précédents, l'utili-

sation de ce montant est fixée d'avance par la nécessité où se trouve l'administration de rattraper l'insuffisance des amortissements antérieurs. Non seulement il est urgent d'augmenter les amortissements annuels, mais encore il importe, pour les besoins de l'assainissement, de combler les arriérés d'amortissements qui se sont accumulés jusqu'ici. Ces arriérés sont si importants que, tant qu'ils n'auront pas été réglés, il ne pourra pas être question de déduire les excédents de recettes annuels du solde passif accumulé du compte de profits et pertes.

Si l'intérêt du déficit de guerre continue à être calculé comme jusqu'ici, un montant de 8 417 465 fr. 83, représentant 4 % de 210 436 645 fr. 76, pourra être déduit du solde passif accumulé du compte de profits et pertes (qui se trouvera abaissé de 255 576 712 fr. 16 à 247 159 246 fr. 33) et ajouté au déficit de guerre, qui passera ainsi au 1<sup>er</sup> janvier 1942 à 218 854 111 fr. 59.

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

*résolutions*

suivantes:

1. Les comptes de 1941 et le bilan au 31 décembre 1941 des Chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. La gestion des Chemins de fer fédéraux en 1941 est approuvée.

3. L'excédent des recettes du compte de profits et pertes de 1941, se montant à 18 465 804 fr. 32, est employé à combler l'insuffisance des amortissements antérieurs sur le capital d'établissement.

4. Au 1<sup>er</sup> janvier 1942, le déficit de guerre est débité d'un intérêt de 4 %, c'est-à-dire de 8 417 465 fr. 83.

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

Berne, le 10 avril 1942.

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

Le président,

**Meile.**

