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

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1950)

Artikel: Rapport de gestion et comptes présentés par la Direction générale des Chemins de fer fédéraux suisses 1950

Autor: Lucchini

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676219

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 04.07.2025

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

Rapport de gestion et comptes

présentés par la

Direction générale des Chemins de fer fédéraux suisses

1950

Rapport de gestion

Partie générale

A. Trafic et recettes de transport

L'exercice de 1950 a été caractérisé par le réarmement et le stockage, qui ont exercé une influence favorable sur les résultats d'exploitation des Chemins de fer fédéraux, en trafic des marchandises tout au moins.

En *service des voyageurs*, la régression constatée ces deux dernières années s'est maintenue. Le nombre des voyageurs transportés, 193,9 millions, a été de 7,7 millions, ou 3,8%, moins élevé qu'en 1949. Par rapport au chiffre record de 1947, 213,0 millions, la diminution est de 19,1 millions, ou 9,0%. Le nouveau recul est dû principalement au fléchissement des trafics internes et étrangers de tourisme et de vacances, ainsi que des transports par abonnements généraux et à parcours déterminés. Relevons au surplus que la fréquentation des trains a fléchi plus fortement dans les classes supérieures qu'en troisième classe, ce qui s'explique par l'augmentation toujours croissante du trafic automobile privé. Dans le mouvement des étrangers, il y a eu 850 000 nuitées de moins pendant les trois premiers trimestres. Le quatrième trimestre a enregistré en revanche une légère amélioration de l'ordre de 50 000 nuitées. Au total, le nombre des nuitées d'étrangers, 6,97 millions, a été de 800 000 moins élevé qu'en 1949. Dans le mouvement interne suisse de vacances, le nombre des nuitées a reculé de 920 000. L'essor énorme qu'a pris le tourisme automobile étranger depuis la fin de la guerre n'a marqué aucun ralentissement. Environ 650 000 automobiles et autocars ont pénétré en Suisse pour un séjour temporaire, ce qui fait 160 000 de plus qu'une année plus tôt. Les importations de véhicules à moteur ont, elles aussi, de nouveau considérablement augmenté. Il a en effet été importé 28 800 automobiles, 3020 camions et voitures de livraison, ainsi que 19 250 motocyclettes, ce qui représente un total de 51 070 véhicules et une valeur globale de 192 millions de francs. En même temps, le parc suisse des véhicules à moteur a pris une nouvelle extension. Le 30 septembre 1950, il y avait environ 149 000 automobiles et autobus en circulation, c'est-à-dire près de deux fois plus que la dernière année d'avant-guerre. L'effectif des camions et des voitures de livraison a augmenté de 3000 unités en l'espace d'une année.

Les *recettes du service des voyageurs* se sont élevées à 263,8 millions de francs, ce qui fait 14,5 millions de francs, ou 5,2%, de moins que l'année précédente.

En *trafic des marchandises*, le recul constaté encore pendant les premiers mois de l'exercice a fait place à une reprise, qui a commencé à se manifester au deuxième trimestre et qui s'est accentuée vers la fin de l'année. Avec un volume de 18,0 millions de tonnes, les quantités transportées dans le trafic des bagages, de la poste, des animaux vivants et des marchandises dépassent de 2,0 millions de tonnes, ou 12,4%, celles de 1949. La forte augmentation des importations due à la situation politique mondiale a beaucoup contribué à cette amélioration. Tout comme l'année précédente, le trafic international des marchandises en transit a de nouveau marqué une sensible reprise. Les quantitées transportées en transit, 2,0 millions de tonnes, atteignent à peu près le niveau de 1938.

Les *recettes du trafic des marchandises* se sont montées à 325,9 millions de francs, ce qui représente une amélioration de 21,7 millions, ou 7,1%, par rapport au chiffre de 1949.

En dépit de la forte augmentation du trafic des marchandises, les recettes totales de transport, 589,7 millions de francs, ne se sont accrues que de 7,2 millions, ou 1,2%, par rapport au résultat de 1949, ce qu'explique le recul des transports de voyageurs.

Les *parcours de trains* ont été les suivants: En service des voyageurs, les kilomètres-trains se sont élevés à 48,15 millions (augmentation: 2,09 millions, ou 4,5%) et les kilomètres-tonnes brutes à 10,06 milliards (accroissement: 460 millions, ou 4,8%). En trafic des marchandises, les kilomètres-trains ont passé à 14,39 millions (augmentation: 629 000, ou 4,6%) et les kilomètres-tonnes brutes à 6,27 milliards (accroissement: 721 millions, ou 13,0%).

B. Chemin de fer et automobile

Il est intéressant de relever que, dans ses grandes lignes, le degré d'occupation du chemin de fer et de l'automobile a suivi une courbe parallèle ces dernières années. Lorsque les chemins de fer avaient fort à faire, il en allait de même des transporteurs professionnels routiers, et quand les chemins de fer souffraient d'un ralentissement d'activité, les entreprises automobiles se plaignaient aussi d'un manque d'occupation. Le même phénomène s'est produit cette année. Le recul enregistré l'année dernière tant par les transporteurs routiers que par les chemins de fer a fait place à une réjouissante reprise dans la seconde moitié de l'exercice. L'amélioration de la situation économique et la stabilisation de l'effectif des véhicules à moteur en trafic routier professionnel — laquelle était due au statut des transports automobiles expirant définitivement à fin mars 1951 — permettaient d'espérer que, ces temps prochains tout au moins, les conditions d'existence du chemin de fer et de l'automobile ne s'aggraveraient pas.

Mais le statut des transports automobiles a été repoussé dans la votation populaire du 25 février 1951. En conséquence, chacun est de nouveau autorisé à transporter par la route. L'offre de moyens de transport en trafic routier va certainement s'accroître, alors que celle des chemins de fer demeurera à peu près la même. Le camion et l'autocar étrangers soustrairont eux aussi dans une mesure accrue du trafic aux transporteurs suisses. L'effectif des véhicules à moteur, qui a déjà atteint 264 487 unités en 1950, c'est-à-dire 45 253 véhicules de plus qu'en 1949, ira encore en augmentant. Or, tout accroissement du nombre des véhicules routiers enlève forcément aux chemins de fer une partie de leur trafic. L'enlèvement des marchandises dans les ports du Rhin en est un exemple: en 1949, 6,5%, mais en 1950, 11,7% du trafic total était emmené par camion. Lorsque les affaires sont en pleine reprise, des décalages de cet ordre de grandeur sont faciles à supporter, mais qu'une crise survienne, et les conséquences défavorables ne tarderont pas à se faire sentir pour le chemin de fer et pour l'automobile.

En trafic international également, la concurrence de la route va s'intensifiant. Pendant la saison des voyages notamment, la Suisse est véritablement inondée d'autocars étrangers. Il n'y aurait rien d'étonnant à ce que l'afflux de véhicules à moteur étrangers augmente encore, puisque le Conseil fédéral a décidé le 29 septembre 1950 d'adhérer pour 1951 aux accords internationaux relatifs à la suppression des restrictions à la liberté de la circulation routière, conclus sous les auspices de comité des transports intérieurs de la commission économique pour l'Europe des Nations Unies. Aux termes de ces accords, tout transporteur routier est autorisé, dans le cadre des prescriptions sur la police routière, à exécuter des transports de marchandises en transit par la Suisse, ainsi qu'en provenance et à destination d'un point situé en Suisse; de plus, le trafic touristique international par route a été déclaré libre, notamment les voyages circulaires. Il est évident que les chemins de fer européens ne peuvent pas assister passivement à l'exode du trafic touristique international vers la route. Aussi se sont-ils réunis à plusieurs reprises afin d'envisager diverses mesures de défense pour la saison touristique 1951: pour la première fois en trafic international, ils offriront d'intéressantes possibilités de voyages combinés par chemin de fer et autocar.

C. Chemins de fer fédéraux et opinion publique

Les mêmes importants problèmes ferroviaires que ces dernières années ont continué à préoccuper l'opinion publique. Aucun d'eux n'a trouvé de solution jusqu'ici. Parmi eux figurent comme toujours la situation financière défavorable des Chemins de fer fédéraux et les mesures à prendre pour y remédier. Il y a aussi et surtout la question de la coordination des moyens de transport et de leur péréquation juridique et financière. Les discussions publiques ont enfin principalement porté sur les augmentations de taxes, la réforme des tarifs de marchandises et la réunion des fonds nécessaires au développement technique du réseau.

Dans son ensemble, la presse fait heureusement preuve d'objectivité et de compréhension à l'égard de ces problèmes ferroviaires qui reviennent sans cesse sur le tapis. C'est en grande partie grâce à elle que l'opinion publique se persuade toujours plus que l'assainissement, à lui seul, ne suffit pas à résoudre les problèmes qui se posent. Les grands quotidiens et la presse technique sont de plus en plus portés à considérer que, tant que le problème de la coordination reste en suspens, on ne peut plus attendre des Chemins de fer fédéraux qu'ils remplissent leur mission publique à la satisfaction de l'économie nationale et de l'armée. Mais il est une autre preuve de cette compréhension croissante de la situation: de nombreux dirigeants du monde des affaires et de la politique estiment qu'une entreprise de transports aussi obérée par les charges publiques que les Chemins de fer fédéraux se trouve par trop désavantagée dans sa lutte contre les autres moyens de transport et qu'elle a ainsi droit à un dédommagement d'ordre financier. Le débat public sur les questions fondamentales de l'économie des transports a donc sensiblement gagné en objectivité et en consistance. Mieux même, on peut dire que le grand public commence à se préoccuper de l'avenir des Chemins de fer fédéraux et à saisir la complexité du problème des transports. Petit à petit, l'idée fait son chemin que si l'on ne tire pas tout le parti possible du rail, c'est finalement le contribuable qui fera les frais d'une concurrence abusive, du désordre qui en résulte et de la surabondance des moyens de transport.

Pour résoudre les importants problèmes que soulève le chemin de fer, il faut de part et d'autre faire preuve de beaucoup de compréhension et continuer une vaste campagne d'informations. Aussi sera-ce ces prochaines années une des tâches principales de l'entreprise que de renseigner systématiquement la collectivité sur les prestations qu'accomplissent les Chemins de fer fédéraux en faveur de l'économie nationale. Il s'agira en premier lieu de renseigner objectivement et franchement l'opinion publique, par le truchement de la presse et de la radio, sur les devoirs et les tâches que les Chemins de fer fédéraux assument jour pour jour en faveur de la nation.

Pour l'instruction du personnel, un ancien wagon-restaurant a été transformé en une voiture-cinéma, qui offre la possibilité de présenter des films de 16 mm et des diapositives. Ce véhicule peut aussi être utilisé pour des courses d'inspection et des conférences. Notre film instructif «Le petit cheminot», un dessin animé en couleurs, a été désigné comme le meilleur film du genre pour 1950 lors d'une réunion de spécialistes des chemins de fer européens qui s'est tenue à Paris en 1950. En collaboration avec diverses organisations de la branche, de nombreuses copies de nos films documentaires ont de nouveau pu être présentées en Suisse et à l'étranger.

Nos relations avec les écoles ont été intenses. Les conférenciers scolaires ont donné près de 700 heures d'enseignement sur un sujet ferroviaire choisi par le maître, devant environ 26 000 écoliers des classes finales. De plus, quelque 5000 personnes ont pris part à 75 visites d'installations ferroviaires.

Une seconde édition du manuel scolaire bien connu: «Nos chemins de fer au service du pays» a paru, en allemand, chez H. R. Sauerländer & Cie, à Aarau. Parmi les nouvelles publications concernant les Chemins de fer fédéraux, mentionnons une brochure d'orientation (L'informateur du rail, éd. Orell Füssli, Zurich), ainsi qu'un opuscule pour la jeunesse (Meine eigene SBB, éd. Schweizerisches Jugendschriftenwerk, Zurich).

Les éditeurs, les rédactions et les comités d'organisation d'expositions utilisent toujours plus fréquemment nos archives de négatifs photographiques.

La presse illustrée suisse et étrangère a publié de nombreux reportages sur des innovations ou des faits intéressants relatifs aux Chemins de fer fédéraux. En outre, à la suite de quelques manifestations organisées pour la presse, de nombreux articles sur des actualités d'ordre technique ou de service ont paru dans la presse quotidienne.

Les studios de Genève, Berne, Zurich et Lugano ont donné des émissions consacrées au chemin de fer. Mentionnons tout particulièrement l'émission du mercredi après midi: *Le rail, la route, les ailes*, si goûtée en

Suisse romande du fait de son impartialité. L'émission du samedi à midi du studio de Lugano: *Informations sur le trafic*, est aussi bien accueillie des auditeurs de langue italienne.

La bibliothèque a intensifié tout spécialement sa collaboration avec les services de l'administration et les prêts avec les bibliothèques de chemin de fer de l'étranger. Grâce à de nouvelles acquisitions et à des donations, la bibliothèque compte environ 45 750 volumes, c'est-à-dire 750 de plus.

D. Direction de l'entreprise et divisions

La *Direction générale* a tenu 49 séances et discuté 429 affaires.

Au cours de 12 *conférences des directeurs*, les membres de la Direction générale et des Directions d'arrondissement ont discuté notamment les questions ci-après: Mesures à prendre en vue d'améliorer la situation financière et le trafic, établissement du budget, embranchements industriels, développement de l'activité commerciale dans les arrondissements, protection anti-aérienne du chemin de fer, financement des travaux, construction et acquisition de véhicules, radiotéléphonie dans les trains, concurrence, modernisation des moyens de chargement et de transport, relèvement des loyers, revision de la loi sur les chemins de fer, installations modernes de sécurité, introduction de caisses individuelles dans les recettes aux voyageurs, revision du règlement des fonctionnaires II, revision de la classification des fonctions, indemnités pour voyages de service et autres allocations supplémentaires, affaires touchant le personnel. Les conférences des directeurs servent aussi d'une façon toute générale à orienter la Direction générale sur ce qui se passe dans les arrondissements et à coordonner les travaux entre les différentes Directions et dans les trois arrondissements.

M. *Walter Berchtold*, docteur en droit, s'est démis de ses fonctions de *directeur du IIIe arrondissement* pour le 30 avril 1950; il a été chargé de la direction supérieure de la Swissair. Le Conseil fédéral a désigné pour lui succéder à la tête du IIIe arrondissement, avec entrée en fonctions le 1er mai 1950, M. *Walter Fischer*, docteur ès sc. pol., de Zurich, jusqu'alors chef du service commercial des voyageurs à la Direction générale. Le Conseil d'administration a nommé le nouveau *chef du service commercial des voyageurs* en la personne de M. *Edouard Fallet*, docteur ès sc. éc., de Dombresson (Neuchâtel), jusqu'alors adjoint au chef de cette division.

E. Conseil d'administration

Le Conseil d'administration a tenu 10 séances et traité 44 affaires. Le public a été régulièrement tenu au courant de ses décisions. Quatre séances ont été complétées par des visites. Des délégués de la commission de vérification des comptes ont fait en outre quatre inspections, dont ils ont consigné les résultats par écrit.

A la suite de son élection au Conseil fédéral, M. *Joseph Escher*, docteur h. c., a quitté le Conseil d'administration, dont il avait fait partie pendant près de trois ans. Son successeur sera désigné dans le courant du présent exercice, lors du renouvellement du Conseil d'administration pour la nouvelle période administrative.

F. Organisations internationales

1. *L'Union internationale des chemins de fer (UIC)* a conclu avec les autres organisations ferroviaires non gouvernementales intéressées: Union internationale des wagons, Union internationale des voitures et fourgons, Conférence internationale des horaires de trains de marchandises, Comité international des transports, un accord donnant à l'UIC des pouvoirs nouveaux et en particulier une mission coordinatrice, tout en sauvegardant l'autonomie de fonctionnement des autres organisations. Les relations de l'UIC avec la Conférence européenne des horaires de trains de voyageurs ont été réglées par un protocole prévoyant notamment le droit pour chacune de ces organisations de se faire représenter aux séances de l'autre et d'y faire des suggestions.

L'*UIC* a décidé la création de plusieurs organismes qui ont d'ores et déjà inauguré leur activité. Ce sont

— l'*office de recherches et d'essais (ORE)*, dont le siège est à Utrecht et qui s'occupe activement de pousser les recherches et les essais en vue de la standardisation du matériel roulant à marchandises en Europe;

— le *centre d'information des chemins de fer européens (CICE)* qui a pour objet de créer et de développer une atmosphère de confiance et de sympathie en faveur du chemin de fer; ce centre, dont le siège est à Rome, édite, entre autres publications, un bulletin d'information destiné à la presse;

— le *bureau international de documentation des chemins de fer (BDC)*, dont le siège est à Paris et qui a pour tâche principale de publier le bulletin de documentation renseignant sur tout ce qui paraît en matière de transports ferroviaires.

Les commissions permanentes de l'*UIC* se sont réunies à fin mai et au début de juin en session annuelle. Elles ont traité de nombreuses questions touchant en particulier l'amélioration des transports internationaux de voyageurs et de marchandises (notamment de denrées périssables), l'étude des prix de revient, l'amélioration des horaires et de la vitesse des trains internationaux, du confort des voitures, etc. Des projets de conventions douanières en service des voyageurs et des marchandises ont été élaborés à l'intention de la commission économique pour l'Europe.

Le Comité de gérance de l'UIC, ainsi que l'Assemblée générale, se sont réunis exceptionnellement en novembre à Berne pour traiter les affaires susmentionnées.

La *commission des affaires générales de l'UIC*, puis son *comité de gérance*, ont mis au point un important rapport sur la situation des chemins de fer en Europe. Ce rapport a été transmis par l'UIC à la commission économique pour l'Europe, et par chaque administration membre à son propre gouvernement. En outre, la plus large diffusion lui a été donnée dans les différents pays.

2. Le *Congrès international des chemins de fer* a eu lieu à Rome du 25 septembre au 4 octobre. Il a examiné nombre de problèmes actuels, notamment: les tendances modernes dans la construction des ouvrages d'art; les techniques nouvelles adoptées pour la construction des grandes gares de triage et de formation; le confort des voyageurs dans les voitures, les autorails et les automotrices; les améliorations introduites dans les constructions de matériel roulant; les méthodes d'organisation à appliquer dans les grandes gares de triage et de formation pour réduire au minimum le coût du wagon manœuvré; différentes questions en rapport avec la concurrence routière, principalement les tarifs applicables aux transports par charges complètes; l'établissement des bilans financiers des services de voyageurs et de marchandises; les conditions de trafic qui doivent exister pour justifier la construction ou le maintien d'une voie ferrée.

3. L'*Union internationale des wagons (RIV)*, gérée par notre administration, s'est réunie en assemblée générale extraordinaire à Berne, le 14 novembre. Elle a adopté l'accord avec l'Union internationale des chemins de fer dont il a été question plus haut.

4. La *Conférence européenne des horaires et des services directs* s'est tenue à Amsterdam du 11 au 21 octobre, sous la présence de notre administration. A la même date s'est réuni le comité de l'*Union internationale des voitures et fourgons (RIC)*, également présidé par notre administration. Il a ratifié l'accord avec l'UIC.

5. Notre administration a pris part aux *Conférences internationales des horaires et des trains de marchandises* qui ont eu lieu à Dubrovnik et à Brissago.

6. Le *Comité international des transports (CIT)*, dont la gestion est confiée à notre administration, a tenu son assemblée plénière à Oslo. Il a approuvé en particulier l'accord élaboré par l'UIC entre les organisations ferroviaires non gouvernementales, s'est occupé de la revision des dispositions complémentaires uniformes de la CIV, ainsi que de la convention uniforme entre les administrations relative au transport international des marchandises par chemins de fer (CTM); enfin, il a élaboré des prescriptions communes d'exécution pour le transport international de colis express par chemins de fer (PEX). Ces deux derniers documents doivent entrer en vigueur le 1er avril 1951. La convention relative à la répartition des indemnités et des détaxes dans le transport international des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CRV), ainsi que le recueil des modèles des billets internationaux (MBI), sont entrés en vigueur durant l'année.

7. La *Délégation internationale du Simplon* s'est réunie à Berne et y a traité les questions habituelles, ainsi que le problème du transport des automobiles par le tunnel du Simplon.

8. La *commission mixte pour les affaires du chemin de fer allemand* en Suisse s'est également réunie à deux reprises, pour traiter des questions de comptes, de budget et de personnel.

9. Le *comité des transports intérieurs* de la *commission économique pour l'Europe* s'est réuni à Genève. Son *sous-comité des transports par chemins de fer* a voté différentes résolutions concernant la réforme des organisations ferroviaires non gouvernementales, la revision des conventions de Berne, la simplification des formalités aux frontières, l'amélioration de l'utilisation du matériel roulant, la modernisation des relations de grands parcours, etc. Notre administration s'était fait représenter à certaines de ces réunions.

Partie spéciale

Finances et comptabilité

A. Caisse principale et service des titres

1. Le 15 janvier, à l'aide de fonds mis à notre disposition par le Département fédéral des finances, nous avons remboursé le prêt PTT à 2½ % de 1945, au montant de 15 millions de francs, qui était arrivé à échéance.

Le 28 février, en contre-valeur de liquidités, nous avons cédé à la caisse de pensions et de secours pour 50 millions de francs de bons de dépôt à 3½ % de notre administration.

A la fin de l'année, notre dette consolidée se montait à 1 494 346 750 francs, dont 226 951 000 francs étaient inscrits dans le livre de la dette de la Confédération.

2. L'Usine de Wassen S.A. a décidé la libération totale de son capital-actions pour le 30 juin. Notre participation, désormais intégralement versée, se monte à 2 millions de francs.

3. Nous avons accordé, sur les fonds de la caisse de pensions et de secours, 250 prêts hypothécaires en Ier et IIe rang, pour un total de 4 060 000 francs, à des agents des Chemins de fer fédéraux, et 10 prêts hypothécaires en Ier et IIe rang, pour un total de 3 990 000 francs, à des coopératives de construction des cheminots.

B. Contrôle des finances et comptabilité générale

1. En 1950, nous avons *revisé* à fond les comptes de divers services (division des travaux I, bureaux d'ingénieur de la voie des trois arrondissements, ateliers, division de l'exploitation I, dépôts de locomotives). De même, nous avons vérifié les rentes AVS de la division du personnel, ainsi que l'encaisse de la caisse principale.

Nous avons contrôlé un certain nombre de caisses d'avances de services de la Direction générale et des arrondissements I et III, et participé à quatre inventaires du matériel de superstructure.

Nous avons constaté l'exactitude de l'encaisse et des stocks, ainsi que leur concordance avec les livres

Nous avons ensuite vérifié sur place les comptes de deux gares communes, ainsi que le décompte de la ligne genevoise de raccordement. Nous avons examiné la comptabilité de 4 librairies de gare, d'une compagnie de distributeurs automatiques, de 23 buffets, de 10 kiosques, de 3 débits de tabac, de 3 salons de coiffure, d'un magasin, du buffet et de la cantine de la gare badoise et d'une gare frigorifique. Au surplus, nous avons vérifié les recettes brutes de 76 buffets de gare, de 20 kiosques, d'un établissement de toilettes et de bains payants et d'un salon de coiffure. Nous avons enfin examiné la comptabilité de nombreuses entreprises privées des genres les plus divers, aux fins de contrôler leurs demandes de majoration de prix, leur calcul des frais de revient, etc.

2. Les organes des Chemins de fer fédéraux autrichiens ont examiné les comptes des gares communes de Buchs et St-Margrethen que nous leur avons présentés; de son côté, la Délégation du Simplon a vérifié les comptes du parcours Brigue—Iselle pour 1949.

3. Avec effet au 1er janvier, nous avons réorganisé la comptabilité des gares communes; le nouveau système permet non seulement des simplifications et une économie de personnel, mais encore une meilleure défense de nos intérêts face aux chemins de fer cojouissants.

Participation à d'autres entreprises

1. La *Société de gares frigorifiques, ports-francs et glacières de Genève* ne pourra pas distribuer de dividende en 1950 non plus. Alors que la vente de glace et le service de ramassage par wagons frigorifiques se sont maintenus à un niveau satisfaisant, l'occupation des locaux a laissé de plus en plus à désirer, en sorte que, comme l'an passé, l'exercice sera déficitaire. Il en ira sans doute ainsi aussi longtemps que la clientèle ne recommencera pas à stocker d'importants approvisionnements. Au surplus, la concurrence des nombreux entrepôts frigorifiques construits pendant la seconde guerre mondiale et des installations frigorifiques privées, en nombre toujours croissant, se fait toujours plus sentir.

2. Aux *Entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle S. A.*, les entreposages ont été assez réguliers, bien que sensiblement plus faibles que l'année précédente. La fabrication de glace a pu être légèrement accrue. Le bénéfice net a permis de faire des versements à la réserve légale et à la réserve spéciale. Comme en 1949, le dividende s'est élevé à 7%.

3. *Usine de l'Etzel S. A.* D'entente avec notre partenaire, les Forces motrices du nord-est suisse, nous avons porté les versements au fonds de renouvellement — appelés désormais «provisions pour renouvellement d'installations» —, avec effet rétroactif à l'année de l'ouverture à l'exploitation (1937), au niveau déterminant pour les usines électriques des Chemins de fer fédéraux; de ce fait, nous avons dû verser un montant de 2,35 millions de francs. Le capital-actions n'a subi aucun changement. Le 1er avril 1950, la 3e tranche, de 2 millions de francs, a été remboursée sur l'emprunt obligatoire 3½% de 1937, au montant de 20 millions. Un dividende de 4% a de nouveau été versé pour l'exercice 1948/49, arrêté au 30 septembre 1950.

4. Le capital-actions et le capital-obligations de l'*Usine de Rupperswil-Auenstein S. A.* n'ont subi aucune modification. Dans les créditeurs, les avances à intérêt fixe pour frais de construction ont pu être ramenées de 2 870 000 à 2 030 000 francs. Un dividende de 4% a de nouveau été versé pour l'exercice 1949/50, arrêté au 30 septembre.

5. *L'Interfrigo, Société ferroviaire internationale de transports frigorifiques*, fondée le 24 octobre 1949, dont le siège est à Bruxelles et la Direction générale à Bâle, a commencé son exploitation le 30 octobre 1950. Cette société, qui se propose d'encourager et de rationaliser les transports frigorifiques sur le réseau ferroviaire européen, comprend, en plus des Chemins de fer fédéraux, les chemins de fer d'Etat d'Allemagne occidentale, de Belgique, de France, de Grande-Bretagne et des Pays-Bas. Interfrigo a commandé durant l'exercice une première série de 525 wagons frigorifiques. L'industrie suisse des wagons participe pour un tiers à la construction de ces wagons.

Personnel

A. Questions générales

1. La loi fédérale du 24 juin 1949 modifiant le statut des fonctionnaires, ainsi que les prescriptions d'application décrétées par le Conseil fédéral le 19 décembre 1949, sont entrées en vigueur le 1er janvier 1950. Les modifications comprennent surtout l'établissement d'une nouvelle échelle de traitements, avec 25 classes au lieu de 26 comme jusqu'ici, l'incorporation des allocations de renchérissement dans les traitements, la réduction de 15 à 12 ans de la durée prévue pour le passage du minimum au maximum de traitement et un léger relèvement des augmentations pour avancement. En même temps, le nombre des zones d'indemnités de résidence a été porté de cinq à huit et l'allocation par enfant de moins de 20 ans, de 210 à 240 francs. L'allocation de mariage a été inscrite dans la loi et portée de 400 à 500 francs. Chaque agent a maintenant droit à une allocation de naissance de 100 francs.

Les montants correspondant à la nouvelle échelle doivent être réduits de 1/11. Sur ces montants ainsi réduits, il est accordé des allocations de renchérissement qui, pour les années 1950, 1951 et 1952, ont été fixées pour la première fois à 10%.

2. Le 3 octobre 1950, dans l'intérêt de la sécurité de l'exploitation, l'office fédéral des transports a admis que le règlement pour le personnel des locomotives des chemins de fer à voie normale interdise la consommation de boissons alcooliques non seulement, comme jusqu'ici, pendant les heures de service, mais aussi pendant les trois heures qui précèdent chaque reprise du service.

3. Le 30 novembre 1950, d'entente avec le Conseil d'administration, la Direction générale a proposé au Conseil fédéral de procéder à la revision de la classification des fonctions en deux étapes. Par arrêté du 9 février 1951, le Conseil fédéral a apporté rétroactivement au 1er janvier 1950 les modifications à la classification des fonctions qu'implique nécessairement la revision du statut des fonctionnaires, en d'autres termes la suppression de la 26e classe. De la sorte, quelque 4400 des 11 000 fonctionnaires rangés en 25e et en 24e classe ont pu passer dans la classe supérieure.

4. Les représentants du personnel ont dû être désignés à nouveau pour la période administrative de 1951 à 1953. Depuis 1941, les élections avaient toujours lieu tacitement, du fait que les associations du personnel se mettaient d'accord en se basant sur la situation existante. En revanche, pour la nouvelle période administrative,

l'Union fédérative du personnel des administrations publiques ou la Fédération suisse des cheminots, ainsi que la Fédération chrétienne du personnel des transports de la Suisse ont chacune présenté des propositions pour la constitution de la commission paritaire chargée des questions de personnel (circonscription des Chemins de fer fédéraux), des quatre commissions de la caisse de pensions et de secours, ainsi que des commissions de la caisse d'assurance en cas de maladie des IIe et IIIe arrondissements et des ateliers de Zurich et Coire. Les élections ont eu lieu du 5 au 12 décembre 1950, d'après le système de la proportionnelle. Pour les commissions spéciales I à V, les commissions disciplinaires, ainsi que les commissions de la caisse d'assurance en cas de maladie du Ier arrondissement, des ateliers d'Yverdon, Bienne, Olten et Bellinzone, il n'a été présenté qu'une seule proposition. Aussi les candidats proposés ont-ils été déclarés élus.

B. Assurances du personnel

1. Caisse de pensions et de secours

a) Dans sa séance du 1er mars 1950, le Conseil d'administration a édicté les statuts de la caisse de pensions et de secours adaptés à la loi, modifiée, sur le statut des fonctionnaires fédéraux. Moyennant quelques réserves, les Chambres les ont ratifiés dans leur session d'automne 1950. Le Conseil d'administration a tenu compte de ces réserves et, le 9 octobre 1950, il a définitivement édicté les statuts, qui sont entrés rétroactivement en vigueur le 1er janvier 1950. De la sorte, l'assurance du personnel s'est trouvée adaptée au statut revisé du 24 juin 1949.

Cette nouvelle réglementation a eu pour effet de décharger au 1er janvier 1950 la réserve mathématique de 6,6 millions de francs par rapport à ce qu'elle était en 1949. Ce dégrèvement provient principalement de la réduction du gain assuré jusqu'ici. En conséquence, le surcroît de charge de la réserve mathématique résultant de l'adaptation de la caisse de pensions et de secours à l'assurance-vieillesse et survivants et au statut revisé des fonctionnaires n'a plus été que de 45,4 millions de francs.

Cette charge supplémentaire doit être supportée à raison d'un $1/3$ par les assurés et des $2/3$ par les Chemins de fer fédéraux, les gains techniques éventuels réalisés à partir du 1er janvier 1949 devant être crédités tout d'abord sur la partie à amortir par les assurés, puis sur celle qu'amortiront les Chemins de fer fédéraux. Les retenues spéciales opérées par les Chemins de fer fédéraux en 1946/1947 en vue d'amortir le déficit de la CPS serviront à abaisser la part des Chemins de fer fédéraux à ce surcroît de charge.

Grâce aux gains techniques enregistrés en 1949, la part des assurés a déjà été amortie le 1er janvier 1950.

b) Les pensions des assurés ayant quitté le service avant 1er juillet 1941 et de leurs survivants ont continué à être réduites en 1950 de 15%, moyennant une exonération de

2400 fr. sur les pensions d'invalidité et de vieillesse,

1500 fr. sur les pensions de veuve.

Toutes les pensions d'orphelin ont été exonérés de la réduction. Aucune pension ne devait être réduite de plus de 10%.

Par suite de la réduction de ces pensions, les dépenses ont diminué de 2 006 412 fr. (en 1949: 2 120 135 sfr.)

c) L'arrêté fédéral du 15 septembre 1950 a déterminé à nouveau pour 1950, 1951 et 1952 les allocations de renchérissement versées aux pensionnés des caisses d'assurance du personnel de la Confédération dont les droits sont fixés par les statuts de mai 1942 ou des prescriptions antérieures.

Ces allocations se composent:

a) d'un supplément de 20% de la rente et

b) d'un montant annuel de

700	francs	pour	les	invalides	mariés,
440	»	»	»	»	célibataires et les veuves, avec un minimum total de
1150	»	»	»	»	mariés et
720	»	»	»	»	célibataires et les veuves.

L'allocation de renchérissement des orphelins est de 300 francs.

c) Aux termes de l'art. 48, al. 2, des statuts d'octobre 1950, une allocation de 10% des pensions déterminées en pour-cent du gain assuré est versée pour les années de 1950 à 1952 aux agents pensionnés d'après ces statuts.

2. *Assurance-vieillesse et survivants*

Nous avons accompli sans aucune difficulté les opérations que l'AVS nous a confiées. Il n'y a pas eu de modification touchant à l'organisation.

A fin 1950, notre succursale avait versé 404 rentes de vieillesse simples, 600 rentes de vieillesse pour couple, 246 rentes de veuve, 129 rentes d'orphelin simples et 6 rentes d'orphelin doubles. La somme totale versée en 1950 s'est élevée à 945 636 fr. 60.

3. *Assurance-accidents*

En 1950, l'assurance contre les accidents non professionnels a été étendue: dès le 29 juin 1950, en effet, l'utilisation d'un vélo-moteur n'est plus censée représenter un danger extraordinaire. Désormais, la caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents verse les prestations légales pour les accidents qui découlent de l'utilisation de ces véhicules.

Le nombre des accidents professionnels a continué à diminuer tant en nombre absolu qu'en proportion des transports; en revanche, les accidents non professionnels sont légèrement plus nombreux.

4. *Caisse-maladie*

En raison des nouveaux relèvements de tarif des médecins, des hôpitaux, etc., la dépense pour les soins médicaux et pharmaceutiques a continué à s'accroître. Néanmoins, en raison du recul de la morbidité, il n'a pas été nécessaire d'augmenter les cotisations.

C. Service médical

1. Au cours de l'exercice, 15 032 cas de maladie (16 875 en 1949) et 5718 accidents (5927, courtes absences non comprises) ont été annoncés. Le total des jours de maladie et d'accident (absences de courte durée comprises) a été de 542 437 (607 385 en 1949), ce qui, pour un effectif moyen de 35 233 agents, fait 15,39 *jours par agent*, au lieu de 16,97 en 1949 et 16,22 en 1948.

Ces jours d'absence se répartissent comme il suit :	Jours 1948	1949	1950
Maladie	12,02	12,60	11,22
Accident	3,35	3,49	3,40
Absences de courte durée	0,85	0,88	0,77
Par rapport aux différentes activités, la morbidité a été la suivante :			
Service de bureau	8,58	9,71	7,61
Service en plein air	21,31	21,50	20,15
Service de bureau et en plein air	14,52	15,37	13,39
Service sur les locomotives	14,24	14,43	13,97
Service dans les trains	16,68	17,33	16,67
Service dans les ateliers principaux (ouvriers)	16,99	19,07	17,35
En moyenne, la guérison a exigé :			
Dans les cas de maladie	26,84	26,73	26,30
Dans les cas d'accident	19,79	21,09	20,98
Dans les cas d'absence de courte durée	1,82	1,81	1,87

2. Nous avons fait

1948	1949	1950	
3544	1512	1018	examens d'admission
421	548	495	examens de mise à la retraite
957	873	859	examens de contrôle de maladie
61	44	59	examens de contrôle de victimes d'accident (agence CNAL)
151	107	123	radioscopies dans l'entourage de malades (agents CFF)

3. Pour l'administration générale de la Confédération (administration centrale, PTT, douane et militaire), nous avons fait en:

1948	1949	1950	
4486	3986	2580	examens d'admission
209	220	237	examens de mise à la retraite
556	654	624	examens de contrôle
368	502	690	radioscopies dans l'entourage de malades (agents de l'administration générale de la Confédération)

Contentieux

1. Le nombre des accidents est indiqué dans l'annuaire statistique (tableau 38).

2. Les Directions d'arrondissement ont réglé 230 *cas de responsabilité civile* (191 en 1949).

3. Réclamations et procès pour pertes totales ou partielles, avaries et retards dans le service des voyageurs, des bagages, des colis express et des marchandises

	1949	1950
a) Réclamations :		
Non réglées	1 458	1 191
Reçues	27 675	27 665
Réglées	27 942	27 863
b) Procès :		
Pendants	8	5
Intentés	2	1
Terminés	5	3
	fr.	fr.
c) Charge nette des CFF à la suite des réclamations et procès susmentionnés	645 113	534 929

Tarifs et publicité

A. Généralités

1. L'Union internationale des chemins de fer (UIC) a poursuivi ses travaux dans les différentes commissions. La commission pour le trafic des marchandises, qui est présidée par les CFF, s'est occupée notamment de propositions qui doivent encore être soumises à la prochaine conférence de revision de la convention internationale (CIM) concernant le transport international des marchandises par chemins de fer. Elle a en outre fixé les bases nécessaires pour la préparation d'une note au comité des transports, à Genève, sur les transports de marchandises combinés par rail, par route, par eau et par avion. Mentionnons encore, parmi les questions essentielles dont la commission s'est occupée:

— Etablissement d'un modèle de tarif pour le transport des colis express (d'entente avec le CIT);

— Réapprovisionnement en glace des wagons frigorifiques en trafic international;

— Etat de la concurrence automobile dans le service international des voyageurs et des marchandises.

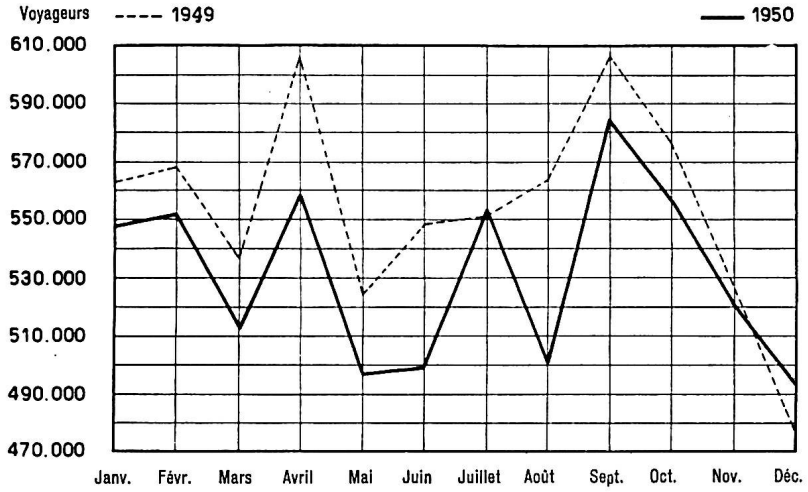
B. Service des voyageurs et des bagages

1. Les prescriptions concernant le service général des voyageurs, des bagages et des colis express, qui, auparavant, faisaient l'objet de nombreux tarifs, règlements, etc., et qui étaient en partie surannées, ont été réunies dans un nouveau tarif général pour le transport des voyageurs, des bagages et des colis express; ce tarif est entré en vigueur le 1er février. Les prescriptions concernant les facilités de voyage dans le service des voyageurs et les réductions de taxe dans le service des bagages ont été remaniées dans le même sens. Ces trois nouveaux tarifs nous ont permis de supprimer 28 règlements et tarifs du service interne et du service direct.

2. Les billets du dimanche ont été émis jusqu'au 2 avril et dès le 23 décembre. Nous avons accordé des billets de simple course donnant droit au voyage de retour aux visiteurs de cinq expositions et foires nationales, ainsi qu'à l'occasion de la fête ouvrière suisse de gymnastique à Lausanne, de la fête ouvrière suisse de musique à Winterthour, de la fête fédérale de lutte suisse et de jeux nationaux à Granges (Soleure) et de la fête fédérale de hornuss à Utzensdorf.

3. La facilité de voyage consentie en faveur des participants à des services volontaires de travail a été remaniée le 1er juin et assimilée à celle qui est prévue pour le placement d'ouvriers et d'apprentis. Une réduction de 50% est accordée sur les billets de 3e classe pour se rendre au lieu de travail.

Voyageurs transportés par jour en 1949 et 1950



4. Le service direct a été introduit avec la ligne d'automobiles Wetzikon—Oetwil—Männedorf, qui a remplacé le chemin de fer Wetzikon—Meilen, ainsi qu'avec le téléphérique Klosters-Gotschnagrat-Parsenn et avec la ligne d'automobiles Aubonne—Marchissy—Bière.

5. Pendant l'exercice, nous avons poursuivi la normalisation du trafic avec le Chemin de fer fédéral allemand. Un tarif des voyageurs, des bagages et des colis express, qui adapte les conditions de transport sur les lignes du Chemin de fer fédéral allemand situées dans le canton de Schaffhouse à celles du trafic suisse, est entré en vigueur le 1er mars.

6. Les tarifs internationaux ont encore été développés et améliorés en 1950. Ont été introduits le trafic des voyageurs en groupe avec l'Allemagne et la Finlande, le trafic des voyageurs, des bagages et des colis express entre la Tchécoslovaquie et l'Italie en transit par la Suisse, le trafic des colis express avec la Pologne, ainsi que des pays scandinaves pour l'Italie en transit par la Suisse. Des mesures tarifaires spéciales ont aussi été introduites pour le trafic de transit à destination de l'Italie à l'occasion de l'année sainte.

Les prix de transport des voyageurs ont été, en 1950, relevés de 20 à 30 % en France, de 10% en Belgique et de 5% aux Pays-Bas. La modification du cours du schilling a entraîné une augmentation de 20% des prix des voyages à destination de l'Autriche.

C. Service des marchandises et des animaux

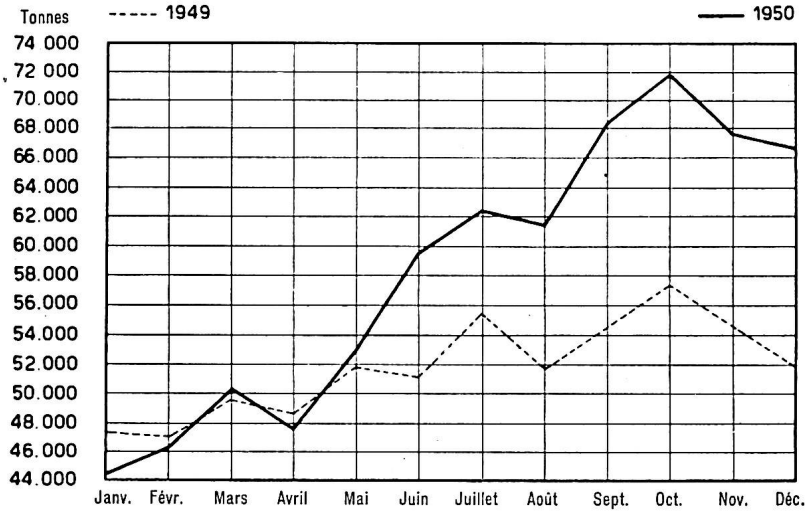
1. Les tarifs internationaux des marchandises ont été complétés. En service Italie—Scandinavie, une voie d'acheminement a été ouverte au trafic à travers la zone russe d'Allemagne.

2. Pour faciliter les transports de denrées alimentaires de l'Italie sur l'Angleterre, des tarifs ont été introduits pour les envois de pommes fraîches, de citrons, d'oranges et de mandarines depuis la frontière italienne à destination des ports belges, néerlandais et français de la Manche.

De plus, un tarif direct est entré en vigueur pour le transport de citrons depuis la frontière italienne à destination de gares anglaises.

3. 3 500 417 tonnes de marchandises ont été transbordées dans les ports du Rhin des deux Bâle, contre 2 252 000 tonnes l'année précédente.

Tonnage des marchandises transportées par jour ouvrable en 1949 et 1950



4. Le trafic de transit a continué à augmenter d'une manière générale; les transports de denrées alimentaires d'Italie pour l'Angleterre, la Belgique, les Pays-Bas et la France ont été aussi importants que l'année précédente. La Suisse a réussi à s'insérer à nouveau dans le trafic des denrées alimentaires Italie—Allemagne.

D. Publicité

1. Durant l'année, le service de publicité a publié les imprimés suivants: 125 000 prospectus spéciaux pour les pèlerinages de l'année sainte; 100 000 brochures «Vers le Saint-Gothard par le sud et par le nord»; 100 000 prospectus «Au restaurant roulant», 178 000 feuilles intercalaires pour le prospectus de la Foire d'échantillons de Bâle de 1951, de petits horaires pour les sports d'hiver, les «Correspondances internationales», ainsi que des dépliants pour certains trains internationaux (178 000 exemplaires en tout), des prospectus pour les abonnements de parcours (50 000 exemplaires), pour les abonnements généraux de vacances (150 000), pour les abonnements pour voyages d'affaires (5000), pour les réductions accordées aux familles, pour les billets ciculaires de 10 jours, pour les prix de transport au départ des gares suisses, pour les vacances horlogères, etc. Nous avons en outre publié une brochure intitulée «A notre frontière nord-est».

2. Pour stimuler le trafic d'hiver, nous avons publié une nouvelle affiche intitulée «Par le chemin de fer aux sports d'hiver», qui a été placardée en Suisse et à l'étranger. Tirage: 3800 exemplaires format universel, 3000 exemplaires format touristique et 1800 exemplaires petit format destinés à être suspendus dans les voitures.

3. Nous avons aménagé un bureau de renseignements aux quatre foires suisses. Nous avons en outre participé à la 2e exposition italo-suisse à Domodossola.

4. Nous avons publié dans quelque 80 journaux huit annonces différentes comme propagande d'été, d'automne et de Noël. Nous avons en outre fait régulièrement de la réclame dans 23 journaux en faveur du trafic des sports d'hiver en fin de semaine.

5. Notre service de conférence a donné 331 conférences auxquelles il a présenté à 150 000 personnes des films de propagande et des diapositives en couleur.

Contrôle du trafic

1. Nous avons poursuivi les essais entrepris avec des *appareils pour l'émission des billets en vue de déterminer les recettes provenant des billets vendus par chacun des agents d'une caisse*, et nous avons, à la fin de l'année, entrepris des essais avec un second système.

2. Nous avons réédité les *prescriptions concernant l'assurance des risques d'accident de route et des dommages aux bagages et aux colis express*, et prescrit en même temps la façon de procéder à l'assurance des envois de grande et de petite vitesse nouvellement introduite.

3. Nous avons réédité les *prescriptions pour l'application du mode d'expédition simplifié des petits envois du service interne des CFF.*

4. La *comptabilisation mécanique* a été étendue au trafic des expéditions du bureau de la grande vitesse de Bienne et des services des marchandises d'Altorf, Bienne, Fribourg, Rapperswil et Zoug, ainsi qu'aux envois du trafic interne des bureaux des bagages de Brougg (Aargovie), Coire, Locarno, Rapperswil, Saint-Gall g. p., Zurich-Altstetten et Zurich-Oerlikon.

Pour le trafic des expéditions, la gare de Liestal fait maintenant usage de machines comptables.

5. Les compagnies suivantes: Chemin de fer Bienne—Täuffelen—Anet, Chemin de fer Lugano—Ponte Tresa, Chemin de fer Lugano—Tesserete, Chemin de fer Pont—Brassus, Chemin de fer du Sihltal et Chemin de fer Soleure—Niederbipp ont chargé notre administration de leurs *travaux de contrôle et de décompte.*

6. Nous avons procédé à la *vérification des caisses et des livres de 733 services.*

7. Les *prescriptions sur le contrôle, le décompte et la liquidation des soldes* dans le service des marchandises Pologne—Suisse et Pays scandinaves—Italie ont été rééditées.

8. Un nouveau *mode d'expédition et de décompte* des trafics-marchandises internationaux avec application des tarifs intérieurs est entré en vigueur le 1er mars.

9. Au cours de l'exercice, 586 crédits pour frais de transport ont été ouverts et 257 supprimés. Le 31 décembre 1950, le nombre des crédits pour frais de transport était de 9912.

10. L'imprimerie des billets a imprimé 39 200 000 billets Edmonson, contre 46 100 000 en 1949.

Economat

Pendant les six premiers mois de l'exercice, le degré d'emploi de la main-d'œuvre dans l'industrie a continué de reculer. Le fléchissement des prix des marchandises s'est encore accentué. Les stocks de matériaux perdirent successivement de leur valeur; à divers endroits, ils furent réduits ou liquidés et, dans l'attente de nouvelles baisses de prix, n'ont été remplacés que partiellement. L'ouverture du conflit de Corée, vers le milieu de l'année, incita immédiatement les entreprises à accroître leurs stocks et arrêta la chute des prix.

Partant de nos analyses régulières des prix, nous avons, à cette époque, estimé le niveau des prix extrêmement favorable et, contrairement à la tendance générale, placé de grosses commandes à l'étranger. Peu après que le conflit de Corée eût éclaté, nous avons encore augmenté dans la mesure du possible nos commandes aux mêmes prix.

Dès que les crédits votés aux Etats-Unis pour le réarmement furent connus, ce fut une ruée générale vers les marchandises, ce qui fit monter les prix en flèche. Ce phénomène, qui se concentra spécialement sur les matières premières d'importance stratégique et dont la raréfaction était à prévoir, a été d'autant plus forte que l'industrie et le commerce voulaient reconstituer leurs stocks. Grâce à nos réserves, qui étaient suffisantes pour couvrir les besoins d'un à deux ans, nous avons pu, pour la plupart des marchandises, rester à l'écart de ce mouvement, ce qui nous a permis d'épargner des dépenses supplémentaires considérables.

Exploitations affermées

1. En 1950, le nombre des *buffets de gare* est resté le même, c'est-à-dire de 66. Nous avons changé de buffetier à Airolo, Saint-Ursanne, Ziegelbrücke, Glaris, Herzogenbuchsee, Vallorbe, Yverdon, Lausanne, Langnau et Payerne. Les buffets de Morges, Porrentruy et Aarau ont été agrandis ou transformés. Certains

prix ayant baissé, et la situation économique générale aidant, le chiffre d'affaires a été légèrement plus faible qu'en 1949.

2. A la fin de l'exercice, 281 gares et stations avaient 295 *kiosques à journaux*, appartenant à de grands ou de petits gérants, pour la vente de journaux, périodiques, livres, tabac, chocolat et d'autres articles. 13 kiosques ont été ouverts pendant l'exercice et 2, fermés. Des kiosques démodés ont été transformés et modernisés. Les chiffres d'affaires ont pu être maintenus. Sur recommandation de la commission des périodiques, nous avons interdit la vente ou l'étalage de différentes publications.

3. La Société fermière a opéré une hausse de prix sur la moitié environ de tous les *contrats concernant la réclame dans les gares*; la hausse moyenne a été de 20% en nombre rond. Cette mesure s'est répercutée favorablement sur nos recettes annuelles, d'autant plus que le chiffre d'affaires a pu être une fois de plus augmenté.

4. Nous avons continué à remplacer par des modèles modernes des *distributeurs automatiques* démodés de chocolat, de confiserie, de cigarettes et d'autres articles. Nous avons installé dans les gares divers types nouveaux de distributeurs automatiques pour en vérifier la possibilité d'emploi. Le chiffre d'affaires a légèrement reculé.

5. Le *service des wagons-restaurants et des wagons-lits* a été assuré par la Compagnie suisse des wagons-restaurants (CWR) et par la Compagnie internationale des wagons-lits (CIW). A fin 1950, la CWR disposait de 2 wagons-restaurants lui appartenant en propre, de 25 (15 nouveaux et 10 anciens) wagons-restaurants des CFF et de 5 voitures-buffets des CFF. La CIW exploite ses propres wagons-restaurants et wagons-lits. Les kilomètres-voitures et les chiffres d'affaires ont augmenté, les premiers, toutefois, plus fortement que les seconds. Le chiffre d'affaires par kilomètre-voiture a par conséquent reculé dans le service des wagons-restaurants et des wagons-lits.

6. Parmi les *autres exploitations affermées*, citons de nombreux magasins de provisions de voyage, de fruits, de tabac, de fleurs et d'autres articles, 15 salons de coiffure, les garages des gares de Genève, de Zurich et, depuis 1950, de Lausanne, ainsi que les restaurants des bateaux du lac de Constance.

Gares et trains

A. Généralités

1. Après de longs essais, nous avons décidé de remettre aux agents des gares et des trains, à partir du printemps 1950, des vareuses de drap bleu foncé à col à revers au lieu du col droit. Ces agents reçoivent en outre une chemise et une cravate uniformes.

Sur demande, les agents des gares et des trains obtiennent en outre, pour se protéger contre la pluie, un manteau de loden en lieu et place d'un manteau d'hiver ou d'été.

2. Nous avons mis 14 anciennes voitures et un wagon à la disposition de l'Association suisse des détaillants en denrées alimentaires pour la mise en marche d'un train-exposition. Celui-ci a parcouru toute la Suisse du 10 juin au 14 août et s'est arrêté dans 48 localités. Ce faisant, les organisateurs de cette exposition itinérante s'étaient proposé de montrer à la population la collaboration qui existe entre les importateurs, les fournisseurs, les fabricants, les détaillants et les entreprises de transport dans le domaine du ravitaillement en denrées alimentaires.

3. Nous avons conclu avec le Chemin de fer fédéral allemand de nouvelles conventions sur la remise et l'acceptation des wagons à Bâle, Waldshut, Schaffhouse, Singen et Constance.

4. Les Chemins de fer fédéraux ont signé des contrats avec un certain nombre de clients du chemin de fer pour la mise en service de 3 nouveaux grands cadres (*containers*) et de 49 petits, ainsi que de 25 wagons de particulier. De plus, nous avons mis en service 14 petits *containers* nous appartenant en propre et, en raison des gros besoins auxquels nous devons faire face, 28 petits *containers* de particulier que nous avons pris en location pour quelques mois. A fin décembre 1950, nous avions en service 234 petits *containers* et 77 grands nous appartenant en propre, ainsi que 1381 petits *containers* et 107 grands appartenant à des particuliers.

B. Recrutement et instruction du personnel

1. Pour compléter les effectifs de personnel du service des gares et des trains, nous avons engagé 144 apprentis de gare et 69 apprentis pour le service des trains.

2. Les apprentis de gare de la classe 1948 ont subi les examens de capacité.

3. Les cours d'instruction prescrits pour les fonctionnaires du service de l'exploitation ont été organisés conformément au programme.

4. Afin que, dans les trains comme dans les gares, le service de la clientèle puisse être assuré par du personnel bien formé, nous avons décidé d'améliorer l'instruction des apprentis du service des trains en prolongeant la durée de l'apprentissage de 9 à 12 mois.

C. Classement des gares, stations, bureaux de marchandises et entrepôts

Conformément à l'art. 15 du règlement des fonctionnaires II, nous avons reclassé les gares, stations, bureaux de marchandises et entrepôts pour la période administrative 1951 à 1953. 50 services ont amélioré leur classement par suite d'augmentation du trafic, tandis que 31 ont été déclassés.

D. Transport des voyageurs

1. Le nombre des personnes transportées, 193,9 millions, est inférieur de 3,8% à celui de 1949, mais encore de quelque 71% plus élevé qu'en 1938. Le recul est dû notamment au recul du trafic international, ainsi qu'à l'exode vers la route. Cette carence a été compensée dans une certaine mesure par les importants transports de pèlerins à destination de Rome (année sainte).

2. La liberté de voyager à l'étranger a été en grande partie rendue aux Allemands au début de septembre, de sorte que le trafic touristique germano-suisse s'est animé. Le service des voyageurs a repris le 1er septembre par les points frontières de Coblence-Waldshut et Kreuzlingen-Constance. Il avait été inauguré le 15 mai 1949, mais les trains de voyageurs, insuffisamment fréquentés, avaient dû être supprimés par la suite.

E. Transport des marchandises

1. En 1950, les Chemins de fer fédéraux ont transporté 18,0 millions de tonnes (marchandises, bagages et animaux), c'est-à-dire 2,0 millions de tonnes, ou 12,4%, de plus qu'en 1949, et 4,13 millions de tonnes, ou 29,8%, de plus qu'en 1938.

L'augmentation provient tant du trafic interne que du trafic international de transit. Le trafic interne (colis de détail et chargements complets) a été animé principalement par le volume plus grand des importations, lesquelles, par rapport à 1949, ont augmenté de 1,48 million de tonnes, ou 19,8%.

2. 3 500 417 tonnes de marchandises ont été transbordées en 1950 dans les ports du Rhin des deux Bâle; c'est là le chiffre le plus élevé depuis l'ouverture de ces ports.

F. Horaires

1. Au cours de la procédure d'approbation de l'horaire entré en vigueur le 14 mai 1950, 515 (année précédente 480) requêtes ont été présentées, dont 375 (339) concernaient les Chemins de fer fédéraux. Il y a lieu de mentionner en particulier 151 (134) requêtes tendant à l'introduction de nouveaux trains ou au prolongement de parcours de trains existants, 64 (59) visant à obtenir de nouveaux arrêts de trains directs et accélérés, ainsi que 30 (33) ayant pour but une meilleure desserte de stations et de haltes par des trains de voyageurs. 175 (153) de ces revendications ont été totalement ou partiellement prises en considération. Les gouvernements cantonaux, de leur côté, en ont repoussé 191 (177). Le département fédéral des postes et des chemins de fer, enfin, appelé à se prononcer sur 9 (9) demandes, en a repoussé 5 et a donné après coup partiellement suite à 4 d'entre elles.

L'horaire annuel 1950/51 a augmenté de quelque 4500 km par jour les parcours de trains, c'est-à-dire d'environ 3½%. L'amélioration concerne surtout les trains directs.

3. Une conférence des horaires a réuni à Stresa, les 19 et 20 mai, les représentants des chemins de fer anglais, français et italiens, ainsi que de la compagnie internationale des wagons-lits. Elle s'est occupée des modifications résultant, pour l'horaire d'hiver 1950/51, de l'électrification complète de la ligne Paris—Dijon. Elle a en outre fixé définitivement les correspondances Angleterre—Suisse pour la saison d'hiver 1950/51.

4. Une conférence des horaires a réuni à Innsbruck, du 12 au 15 décembre, les représentants des chemins de fer anglais, français, belges, allemands, hollandais, autrichiens et suisses, de la compagnie internationale des wagons-lits et des agences de voyage d'Angleterre, d'Autriche, des Pays-Bas et de Suisse. Elle a mis au

point les communications entre l'Angleterre et la Suisse en été 1951 et fixé les trains spéciaux Angleterre—Suisse—Autriche commandés par les agences de voyage pour cette saison.

5. Notre administration a présidé à Wengen, les 18 et 19 décembre, une sous-commission de la Conférence européenne des horaires chargée d'établir définitivement le programme des nouveaux trains-croisière à mettre en marche l'été prochain. Des 21 trains actuellement prévus, 13 toucheront la Suisse.

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

1. Après des négociations ardues, nous avons pu conclure un nouveau contrat avec le Chemin de fer Bremgarten—Dietikon au sujet de l'affermage de notre ligne Wohlen—Bremgarten West, et un autre au sujet de la co-utilisation de la gare de Wohlen.

2. Nous avons conclu avec la SNCF un avenant au contrat du 17 juillet/11 août 1914 concernant l'exploitation de la ligne Pontarlier—Les Verrières et l'utilisation commune de la gare de Pontarlier. Cet avenant, qui est entré en vigueur avec effet rétroactif au 1er janvier 1948, tient compte de la situation nouvelle créée à la suite de la reprise, par la SNCF, du service de la traction et de l'accompagnement des trains sur la ligne Pontarlier—Les Verrières et du transfert de la douane suisse des Verrières à Pontarlier.

H. Etablissement et ouverture de haltes

Le 22 octobre, nous avons ouvert à l'exploitation la nouvelle halte non desservie de Mols.

Traction et ateliers

A. Achat et transformation de matériel roulant

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

Voie normale

14 locomotives électriques de ligne de la série Re $^4/_4$,
6 tracteurs électriques de la série Te,
2 tracteurs électro-thermiques de la série Tem,
1 voiture de type léger de la série $B^{4ü}$,
1 voiture sur pneus de type léger de la série $Bp^{4ü}$
17 voitures (trafic de banlieue) de la série BC^4,
78 voitures de type léger de la série $C^{4ü}$,
1 voiture sur pneus de type léger de la série $Cp^{4ü}$,
17 voitures (trafic de banlieue) de la série C^4,
4 wagons-restaurants de type léger de la série $Dr^{4ü}$,
1 wagon-restaurant de la série $Dr^{4ü}$, repris de la CWR,
37 fourgons de type léger de la série $F^{4ü}$,
100 wagons couverts de la série K^3,
187 wagons ouverts de la série L^6,
18 wagons spéciaux de la série 0^a pour grands *containers*,
2 wagons spéciaux de la série 0,
1 ballastière de la série S^{4t},
1 ballastière de la série S^m, modèle «Ochsner»,
1 wagon-grue de 10 tonnes avec wagon de choc de la série X,
6 diplories modèles (10 t.).

Voie étroite

8 fourgons de type léger de la série $F^{4ü}$.

2. *Nous avons commandé le matériel roulant suivant :*

Voie normale

6 tracteurs électro-thermiques de la série Tem,
11 tracteurs thermiques de la série Tm,

4 wagons spéciaux de la série 0,
15 voitures de type léger de la série $AB^{4ü}$,
10 » » » » » » $B^{4ü}$.
40 » » » » » » $C^{4ü}$.
6 voitures de commande de la série $BC^{t4ü}$,
41 wagons spéciaux pour grands *containers* de la série 0^{a},
60 ballastières de la série S^{4t},
1 wagon-grue de la série X,
4 draisines à moteur,
4 tracteurs pour remorquer les trucs transporteurs routiers,
6 trucs transporteurs routiers,
7 tracteurs de semi-remorques,
7 semi-remorques,
6 tracteurs électriques et remorques.

Voie étroite

2 locomotives électriques de ligne pour la ligne du Brunig de la série HGe $^{4}/_{4}$.

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

Voie normale

50 véhicules désaffectés, en wagons de service (wagon-cinéma compris) de la série X.

Voie étroite

2 véhicules désaffectés, en wagons de service de la série X.

4. La Société industrielle suisse à Neuhausen et la Fabrique suisse de wagons et d'ascenseurs S.A., à Schlieren, nous ont livré en été 1950 les deux voitures légères sur pneus que nous leur avions commandées à fin 1947. Ces voitures, dont la construction représente une performance, ont été très remarquées tant en France que chez nous.

5. Nous avons mis en service, en 1950, 6 grands *containers* fermés et 6 ouverts, ainsi que 14 petits *containers*.

B. Traction

1. Pour couvrir nos besoins en personnel de locomotive, nous avons engagé 71 ajusteurs-mécaniciens, ajusteurs-électriciens et mécaniciens.

2. Par suite de pénurie de véhicules moteurs électriques, les trains ont encore dû, en 1950, parcourir à la vapeur 1 070 000 km en nombre rond sur des lignes électrifiées. C'est là, approximativement, la moitié du chiffre de 1949. Malgré une sensible augmentation de trafic, le recul s'explique par l'accroissement du nombre des véhicules moteurs électriques (locomotives Re $^{4}/_{4}$), et notamment par le fait que nous n'avons pas connu cette année de pénurie d'énergie électrique. Les dépenses supplémentaires occasionnées par l'utilisation de ces locomotives à vapeur se sont élevées à 2 millions de francs en nombre rond.

3. Pendant l'exercice, nous avons mis au rebut six locomotives à vapeur dont la remise en état eût été trop onéreuse. Notre parc de locomotives à vapeur se trouve de ce fait ramené à 273 machines.

4. Afin de rationaliser les conditions d'exploitation sur la ligne du Brunig, la charge maximum remorquée par des trains à trois véhicules moteurs a été portée de 160 à 170 tonnes.

5. Des bancs d'essai de freins pour l'instruction, qui sont également à la disposition des visiteurs et des agents de train, ont été installés dans les gares d'Olten et de Winterthour.

6. Pour économiser des véhicules et du personnel de locomotive, nous avons mis en service à la gare de Saint-Gall une installation de chauffage préalable des trains.

7. Nous avons loué la locomotive à turbine à gaz au Chemin de fer allemand du 20 juin au 2 novembre.

C. Ateliers

a) Entretien du matériel roulant

Les ateliers principaux ont exécuté les travaux d'entretien suivants:

Véhicules moteurs

Réparations courantes	1011
Réparations intermédiaires	148
Revisions	211
Total	1370

En outre, les petits véhicules à moteur ont fait l'objet de 84 réparations courantes, 27 revisions intermédiaires et 196 revisions.

Autres véhicules des CFF

	Voitures	Fourgons	Wagons	Wagons de service
Réparations courantes	5159	833	10 757	744
Revisions	1945	312	4 586	454
Réparations intermédiaires	176	2	—	—
Réparations principales	45	12	786	—
Avaries graves	6	–	41	2
Total	7331	1159	16 170	1200

Les ateliers principaux ont remplacé en 1950, à l'occasion des réparations principales, la caisse de bois de 31 voitures à quatre essieux par une caisse en acier. En vertu d'un arrangement avec le Département militaire fédéral, nous avons entrepris l'aménagement du premier train sanitaire composé de voitures à quatre essieux. Nous avons remplacé la toiture en toile impériale de 1503 wagons couverts, par des toitures en aluminium, ce qui a permis de restreindre encore les dommages causés aux marchandises par l'humidité.

Véhicules d'autres propriétaires (wagons de particulier compris)

	Voitures	Fourgons et ambulants	Wagons
Réparations courantes	17	8	1465
Revisions	—	—	820
Total	17	8	2285

De plus, des wagons-poste ont fait l'objet de 267 réparations courantes et de 187 revisions.

b) Installations et appareils d'atelier

Nous avons, au mois d'août, commencé la construction du nouvel atelier de réparation des wagons des ateliers d'*Yverdon*.

En vue d'augmenter, aux ateliers d'*Olten*, le nombre des postes de travail pour l'entretien des voitures légères en acier dont le parc s'accroît rapidement, nous avons élargi le pont roulant de la division des voitures I. Pour ce faire, il nous a fallu construire une nouvelle toiture de 25 m de portée avec une meilleure verrière.

Nous avons pu achever pendant l'exercice la transformation et l'agrandissement de la division des locomotives des ateliers de Bellinzone que nous poursuivions par étapes depuis 1947.

Nous avons mis en service le tour pour essieux de wagons des ateliers de Zurich transformé en vue du fraisage rapide des bandages. A part l'amélioration ainsi obtenue dans le travail, nous économisons de ce fait de 40 à 50 % de matériel de bandages.

D. Service des bateaux sur le lac de Constance

1. Afin d'assurer la sécurité des bateaux, nous avons déterminé et fixé à nouveau, d'entente avec les organes du Chemin de fer fédéral allemand, les limnimètres qui avaient été détruits pendant la guerre ou faussés pour d'autres raisons.

2. D'entente avec la Direction de Karlsruhe du Chemin de fer fédéral allemand, la convention internationale des pavillons pour la navigation sur le lac de Constance a été adaptée au nouvel emblème allemand et fixée à nouveau.

Travaux

A. Généralités

1. *Gare de Berne.* En commun avec les autorités du canton et de la commune de Berne et la Direction générale des PTT, nous avons lancé un concours d'idées pour l'aménagement de la circulation en pleine ville, notamment sur les places de la Gare et Bubenberg, ainsi qu'un projet général pour de nouveaux bâtiments du chemin de fer et de la poste. Les 64 projets présentés contenaient une foule de propositions et suggestions constructives, constituant une base très large pour traiter tous les problèmes soulevés dans le programme de concours. Il est à présent hors de doute qu'on peut édifier à l'emplacement actuel un nouveau bâtiment aux voyageurs s'insérant avantageusement dans le site et laissant la place nécessaire à une bonne organisation de la circulation.

2. *Agrandissement de la gare de Zurich.* Le préavis que le gouvernement du canton de Zurich et le conseil municipal de la ville de Zurich, en commun avec les CFF, avaient demandé en juin 1949 à un spécialiste neutre sur le projet général de 1946 pour l'extension de la gare de Zurich, a nécessité de plus amples études et n'avait pas encore été présenté à la fin de l'année. Dans l'intervalle, des projets détaillés ont été mis au point pour une première étape de travaux. En outre, des projets de caractère général ont été élaborés pour le développement de lignes d'accès, afin que le terrain éventuellement nécessaire puisse être réservé d'entente avec les autorités cantonales et municipales.

3. *Bâtiment d'administration du «Sihlhof» à Zurich.* Etant donné que, faute de locaux bien situés, tant les PTT que les CFF ont un intérêt égal à la construction de ce bâtiment d'administration, on peut admettre que c'est la Confédération qui procédera à son édification, de sorte que l'Assemblée fédérale aura encore à s'occuper de cette affaire. Entre temps, les deux administrations se sont déjà mises d'accord sur la répartition des locaux.

B. Constructions, transformations et extensions

1. *Construction de la ligne de raccordement Genève-Cornavin—La Praille.* A La Praille, nous avons posé la voie sur deux nouveaux kilomètres et installé 16 aiguilles. La construction du passage inférieur de la route des Jeunes est achevée. L'extension de la voie d'accès au «pont Rouge» et à la route du Grand-Lancy est en voie d'achèvement.

2. *Constructions et agrandissements dans les gares et stations*

Nous avons achevé les grands travaux ci-après:

Nouveau bâtiment aux voyageurs à La Conversion; transformation du bâtiment aux voyageurs à Morges et Sierre; construction d'un nouveau bâtiment postal et de service à Aarau; nouveau bâtiment de garage et de bureaux à Lausanne; remise en état du chariot transbordeur et transformation des installations à basse tension dans le dépôt des locomotives à Lausanne; nouveau bâtiment accessoire à Oensingen; transformation des locaux des bagages et construction d'un nouveau bâtiment des douanes sur le quai III à Genève; agrandissement des installations de prise d'essence dans l'entrepôt d'essence et d'huile, ainsi que transformation et agrandissement du bâtiment de service du dépôt à Bâle; agrandissement de la remise des locomotives est et des installations de voies du faisceaux J, ainsi que transformations pour les services de la voie et de l'enclenchement à Winterthour; amélioration au buffet de IIIe classe et au restaurant sans alcool, ainsi qu'agrandissement et amélioration de l'approvisionnement en énergie à Zurich g. p.; transformation de bâtiments aux voyageurs de la ligne Winterthour—Wald; agrandissement des installations de voies à Brügg et Vernier-Meyrin; construction d'un passage inférieur à La Conversion; travaux d'extension à la gare de Brunnen en corrélation avec le doublement de la voie entre Brunnen et Sisikon.

D'autres travaux importants se trouvaient en cours d'exécution:

Nouveau bâtiment aux voyageurs à Nieder- et Oberurnen; transformations dans les bâtiments aux voyageurs de Brigue et Porrentruy; transformation du bâtiment aux voyageurs et amélioration de l'approvision-

nement en énergie à Winterthour; transformation et agrandissement du bâtiment aux voyageurs à Aarau; transformation des locaux de service dans les bâtiments aux voyageurs au Locle-Ville et à Saint-Imier; agrandissement du buffet de la gare de Delémont; agrandissement des installations de gare et de dépôt et construction de bâtiments accessoires pour l'EBT à Berthoud; agrandissement du bureau de renseignements et transfert d'un logement de service, ainsi qu'aménagement de locaux de service pour le buffet au sous-sol du bâtiment aux voyageurs à Bâle; nouvelle gare aux marchandises à Lausanne-Sébeillon; construction d'un magasin à fourrages à Chiasso; installation d'un transporteur de dossiers dans la halle d'expédition de l'administration aux marchandises à Zurich; construction d'un bâtiment de service avec voie et pont d'accès pour l'entretien des lignes de contact à Zurich; transformation de locaux dans le bâtiment de la grande vitesse en vue d'installer un atelier et un magasin pour la section des installations électriques à Zurich; construction d'un nouveau bâtiment de service et annexe, ainsi que d'une nouvelle marquise à Zoug; établissement du quai II avec toiture et d'un deuxième passage pour piétons au Locle-Ville; construction de quais intermédiaires à Sursee et Giubiasco; pose des voies 8 et 9, aménagement de la place de débord et construction d'un bâtiment pour le service de la voie à Sion; amélioration des voies d'entrée est à Langnau; extension de voies de diverses gares en vue de l'électrification de la ligne Winterthour—Wald; développement des voies d'entrée nord et agrandissement de la place de débord à Nieder- et Oberurnen.

3. *Doubles voies.* Nous avons poursuivi le doublement de la voie sur les tronçons Boudry—Auvernier, Romont—Chénens, Olten-Hammer—Oensingen, Wallenstadt—Unterterzen et Lachen—Ziegelbrücke et entrepris la pose de la deuxième voie sur le tronçon Giubiasco—Cadenazzo. L'exploitation en double voie a été inaugurée sur les tronçons suivants: Romont—Villaz-Saint-Pierre le 14 mai, Oensingen—Oberbuchsiten le 25 août et Oberbuchsiten—Egerkingen le 12 décembre.

4. *Ponts.* Nous avons achevé la transformation du pont de la Molina, km 166,420, entre Cadenazzo et Magadino, ainsi que du viaduc du Wildbach près d'Embras. Nous avons poursuivi les travaux de transformation du pont de l'Aar «Tannwald» entre Läufelfingen et Olten. Les piles et les culées sont achevées, et la construction métallique est en cours d'exécution chez le fournisseur.

5. *Signaux et installations de sécurité.* En 1950, nous avons mis en service 15 nouveaux enclenchements électriques, 384 signaux lumineux et 27 barrières à commande électrique.

Le block de ligne a été posé sur les parcours Salquenen—Viège, Romont—Villaz-Saint-Pierre, Cottens—Matran, Brügg—Lyss, Moutier—Choindez, Zwingen—Aesch, Giswil—Meiringen, Hasle—Wolhusen, Rotkreuz—Zoug, Zoug—Walchwil, Aarau—Suhr, Wettingen—Otelfingen, Niederglatt—Oberglatt et Winterthour-Grüze—Winterthour-Seen.

Nous avons poursuivi la pose d'aimants de voie pour l'arrêt automatique des trains. A la fin de l'exercice, des 2839 km de lignes à voie normale de notre réseau, 2253 km, c'est-à-dire 79,5 %, étaient munis de ces dispositifs aux signaux avancés, de passage et de sortie. Sur 409 autres kilomètres, des aimants de voie ont été pour le moment posés aux signaux avancés d'entrée.

6. *Passages à niveau.* Nous avons supprimé 22 passages à niveau. Onze d'entre eux ont été rempacés par des passages inférieurs ou supérieurs.

7. *Installations à basse tension et à courant faible.* Nous avons installé et mis en service des haut-parleurs dans les gares de Vallorbe, Brunnen, Winterthour, Saint-Gall et Landquart.

C. Renouvellement des voies

En cours d'exercice, nous avons exécuté les travaux suivants:

a. Renouvellement de la voie et du ballast.

» » voie avec du matériel neuf, 152,5 km
» » » » » » usagé, 39,0 km
» du ballast avec augmentation du nombre des traverses } 26,1 km
» » » seul }

b. Renouvellement des aiguilles

489 aiguilles avec du matériel neuf
225 » » » » usagé

Ainsi, nous avons exécuté intégralement le programme de renouvellements prévu dans le budget.

D. Travaux d'entretien

1. Les travaux d'entretien prévus ont été exécutés intégralement.

2. Les essais entrepris en automne 1948 avec l'exécution des règlages de voies d'après le système du soufflage ont été poursuivis pendant l'exercice et ont été étendus à 14% des cantons de voie. Les essais et résultats de cette année sont également bons au point de vue technique et économique.

E. Electrification

A la gare de triage de Bâle, la ligne de contact a été installée au-dessus des voies A 8—11.

Par suite de pénurie de véhicules moteurs électriques, il nous a paru indiqué de continuer à observer une certaine retenue dans les travaux d'électrification des lignes encore exploitées à la vapeur.

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

1. Le 15 juillet, à 7 h. 52, près du km 110,742 de la ligne Faido—Lavorgo, un gros bloc de rocher d'environ 1 m^3 est tombé sur la voie côté vallée. Les trains 2540 et 2549 ont pu être arrêtés à temps. Il a fallu organiser le service à voie unique. Le même jour, à 14 h. 30, un deuxième bloc tombait sur la voie côte montagne. Les gardes spéciales ont pu avertir à temps les gares voisines. Les voies ont été quelque peu endommagées.

2. Dans la nuit du 17 au 18 juillet, près du km 50,529 de la ligne Hornussen—Frick, le pont de protection du téléphérique des usines Juraberg S. A., à Herznach, a pris feu et est tombé sur la voie. Il a fallu interrompre la circulation des trains sur les deux voies du 17 juillet à 23 h. 30 au lendemain à 19 h. Les trains directs entre Brougg et Bâle ont été détournés par Olten. Le service des voyageurs entre les deux gares a été assuré par des cars postaux. La circulation des trains sur les deux voies a pu être rétablie à 19 h.

3. Le 26 novembre, à la suite de pluies persistantes, le terrain s'est mis à glisser lentement sur une longueur de 600 m et une largeur de 150 m au-dessus de la ligne de chemin de fer, à la Cornallaz, entre les gares de Grandvaux et de Puidoux-Chexbres. La coulée de terre s'est approchée ensuite du talus de la voie. Elle a atteint toute son intensité le 5 décembre, puis s'est immobilisée le 12 décembre, la pluie ayant cessé de tomber depuis quelques jours. Toutes les dispositions ont été immédiatement prises pour protéger la voie et pour détourner le trafic au cas où c'eût été nécessaire. Les mesures techniques des CFF ont consisté provisoirement à enlever à la pelle mécanique la masse de terre qui était venue buter contre le talus, à canaliser les eaux de surface, à consolider par un solide radier en béton le passage inférieur menacé, au km 10,854, et à en colmater l'ouverture avec de la chaille. La fixation du terrain sera un travail de longue haleine, dont le canton de Vaud assume les projets et l'exécution.

Usines électriques

A. Economie électrique

1. A l'usine de Gösgen, appartenant à la S. A. d'électricité Aar—Tessin, un nouveau groupe de 8000 kW/12 000 kVA a été installé et mis en service le 1er octobre 1950, conformément au contrat de fourniture d'énergie du 15 août 1947. Nous disposons dès lors d'une nouvelle source de courant à un endroit propice de notre réseau.

2. Durant l'exercice 1949/50 (d'octobre 1949 à septembre 1950), nous avons produit et reçu:

Dans nos propres usines	588 308 000 kWh
Dans des usines communes	184 467 000 »
D'autres usines privées	171 508 000 »
Total de l'énergie produite et reçue	944 283 000 kWh

Cette énergie a été utilisée comme il suit:

Traction CFF (à la sortie des sous-stations)		748 669 000 kWh
Autres usages propres		10 583 000 »
Livraisons à des chemins de fer privés		25 161 000 »
Pertes de transmission, de transformation et de conversion		114 001 000 »
Total pour l'exploitation du chemin de fer		898 414 000 kWh
Livraisons à d'autres consommateurs (servitudes)	10 942 000 kWh	
Livraison d'énergie en excédent	19 104 000 »	
Consommation pour le pompage d'eau à l'usine de l'Etzel	15 823 000 »	45 869 000 kWh
Consommation totale		944 283 000 kWh

Pendant l'exercice 1949/50, la consommation d'énergie a augmenté par rapport à l'année précédente de 34 761 000 kWh: d'une part, de 20 millions de kWh par suite de l'augmentation des parcours des trains et, d'autre part, du fait que nous n'avons pas eu à prendre les mesures d'économie qui avaient été nécessaires durant l'exercice précédent.

3. Au début de la période d'hiver 1949/50, il nous manquait, dans nos bassins d'accumulation, 61 millions de kWh. De plus, dans la première moitié de la période, les débits dans nos usines se trouvèrent réduits à un minimum. Ils augmentèrent au début de novembre tout en restant au-dessous de la moyenne. Durant la période d'été 1950, les débits restèrent également inférieurs à la moyenne annuelle. Le lac de Barberine et le lac de la Sihl ne s'en remplirent pas moins complètement, alors que le lac Ritom, à la fin de la période d'été, accusait encore un manque de 2,5 millions de m^3. Nos propres usines ont produit, durant l'hiver de 1949/50, 41 220 000 kWh de moins, et, en été, 4 040 000 kWh de plus que l'année précédente. L'un dans l'autre, cela fait une diminution de production de 37 180 000 kWh. La production des usines communes, en revanche, a été supérieure de 27 475 000 kWh à celle de l'année précédente; cette amélioration est due, pour l'usine Rupperswil—Auenstein au plus fort débit de l'Aar durant l'été 1950, et pour l'usine de l'Etzel au pompage d'eau dans le lac de la Sihl.

4. Les 61 millions de kWh qui manquaient dans nos bassins d'accumulation au début de la période d'hiver 1949/50 nous ont mis dans une situation difficile. Bien que l'approvisionnement en énergie pour l'ensemble du pays se fût quelque peu amélioré par rapport à l'année précédente du fait des nouvelles usines construites et des échanges d'énergie avec l'étranger, les entreprises d'électricité n'ont pu mettre à notre disposition qu'un supplément de 17 millions de kWh en plus de leurs fournitures contractuelles. Pour que nos réserves d'énergie dans les lacs d'accumulation ne s'épuisent pas prématurément, nous avons immédiatement pris les mesures d'économie possibles: restrictions dans le chauffage des trains, réduction des compositions et utilisation des locomotives à vapeur encore disponibles. Ces mesures devaient nous permettre d'économiser environ 27,5 millions de kWh. Envisageant le pire, pour le cas où la situation ne s'améliorerait pas durant l'hiver, nous avions prévu, d'avance, pour être appliquée à partir du 3 janvier 1950, une réduction de 25% de l'horaire des trains de voyageurs, laquelle nous aurait permis d'économiser 31 millions de kWh. A la suite des fortes chutes de pluie du début de novembre 1949, les débits dans nos usines, qui étaient tombés à un minimum, augmentèrent légèrement. En même temps, les entreprises d'électricité purent augmenter peu à peu leur aide jusqu' à épuisement de nos possibilités techniques d'échange d'énergie et nous fournir encore 23,5 millions de kWh en plus du supplément de 17 millions de kWh. A partir de la mi-janvier jusqu'à fin février, nous avons pu progressivement renoncer à cette énergie de secours.

B. Usines électriques

1. *Barberine.* Le 28 octobre 1950 eut lieu le percement de la galerie d'adduction de 3,82 km, du Triège dans le lac de Barberine. Pour le lot d'Emaney, les travaux d'achèvement ont été interrompus au début de décembre; côté Barberine, les travaux seront vraisemblablement terminés fin janvier 1951. La prise d'eau principale, la prise d'eau du Blantsin et les canaux d'amenée sont terminés.

Le 31 décembre 1950, le lac de Barberine avait un volume d'eau utilisable de 30,2 (année précédente 17,9) millions de m^3, ce qui fait, pour les usines de Barberine et de Vernayaz ensemble, une quantité d'énergie de

85,4 (50,7) millions de kWh. Plein, le lac contient 39,0 millions de m^3. Niveau le plus bas: le 30 avril (13 avril), avec un volume d'eau utilisable de 1,3 (8,1) million de m^3.

2. *Massaboden.* La nouvelle prise d'eau de Mörel et la galerie d'amenée de 2,9 km ont été mises en service le 17 mai 1950.

3. *Amsteg.* Une partie du radier du canal de dérivation de la prise d'eau du Pfaffensprung a été reconstruite en moëllons de granit. Au printemps, une vérification du bassin d'accumulation de Pfaffensprung, de la conduite forcée, du canal d'amenée du Kestelenbach, du château d'eau et de la salle d'appareils a permis de constater que ces installations étaient en bon état.

4. *Ritom.* Nous avons continué à percer la galerie d'adduction de la Garegna dans le lac Ritom. Côté Piora, dans la zone aquifère et mouvante des dolomites, nous avions atteint, le 31 décembre 1950, une profondeur de 748 m. Au total, à fin décembre, l'avancement de la galerie atteignait 1552 m, c'est-à-dire 62,5% de la longueur totale. Du côté du val Canaria, il a fallu, le 9 août, arrêter les travaux d'avancement au km 0,804 par suite de fortes irruptions d'eau. Les canalisations à flanc de côteau des deux côtés de la vallée sont achevées.

Au début d'octobre, nous avons signé avec la communauté de travail Ed. Züblin & Cie S. A. à Zurich et Fratelli Merlini & Cie à Minusio la convention relative à l'exécution des travaux du nouveau barrage de Piora. En dépit des difficultés causées par les fortes chutes de neige, les installations prévues selon le programme pour Piora et Piotta ont pu être terminées pour fin décembre.

Les cinq transformateurs, de 8500 kVA, ont été pourvus d'appareils de protection Buchholz (protection gazométrique).

Le 31 décembre 1950, le volume d'eau utilisable du lac Ritom était de 18,3 (12,9) millions de m^3, ce qui représente une quantité d'énergie de 30,1 (21,2) millions de kWh. Plein, le lac contient 27,5 millions de m^3 d'eau utilisable. Niveau le plus bas: le 29 avril (13 avril), avec un volume d'eau utilisable de 0,5 (3,1) million de m^3.

5. *Etzel.* Le 31 décembre 1950, le volume d'eau utilisable du lac de la Sihl s'élevait à 61,7 (49,7) millions de m^3. La part des CFF, 32,2 (29,6) millions de m^3, correspond à une quantité d'énergie de 32,2 (29,6) millions de kWh. Plein, le lac contient 91,8 millions de m^3. Niveau le plus bas: le 18 mars (27 mars), avec un volume d'eau utilisable de 14,1 (5,3) millions de m^3.

6. *Rupperswil–Auenstein.* A l'usine de Rupperswil–Auenstein, des recherches ont été entreprises pour trouver la cause des vibrations qui se produisaient à l'alternateur à courant monophasé. Les fissures qu'on a découvertes dans les fondements de l'alternateur nous ont contraints à poser des crampons spéciaux.

7. *Lungern.* A la centrale d'Unteraa de l'usine de Lungern des Forces motrices de la Suisse centrale, nous avons procédé aux essais de réception du groupe convertisseur de fréquence installé pour l'alimentation de la ligne du Brünig.

C. Lignes de transport

Le doublement de la voie de Thalwil à Sargans nous a contraints à déplacer partiellement la ligne de transport de 66 kV de l'usine de l'Etzel à Sargans, entre Reichenburg et Ziegelbrücke.

Le 1er octobre 1950 a été mis en service l'alternateur de traction de l'usine de Gösgen de la S.A. Aar-Tessin. L'énergie monophasée qui y est produite est amenée sur nos lignes de transport de 66 kV par un nouveau raccordement de 1,1 km.

D. Sous-stations

Nous avons achevé la pose d'interrupteurs rapides à 15 kV au point d'alimentation des sous-stations de Brougg et de Gossau et continué la pose d'installations du même genre dans les sous-stations de Giornico, Giubiasco, Melide et Grüze. Nous avons équipé avec le nouvel appareil automatique de contrôle et de réenclenchement tous les points d'alimentation des sous-stations de Brougg et de Grüze.

Les transformateurs du chemin de fer, de 5000 kVA, des sous-stations de Giornico, Giubiasco et Melide ont été pourvus d'appareils de protection gasométrique Buchholz; nous avons commencé l'installation de ces appareils de protection dans les sous-stations d'Olten et Emmenbrücke.

Comptes

Aperçu général

Dans l'aperçu général qui suit, la *charge totale des Chemins de fer fédéraux* résultant du compte de construction, du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes a été *groupée d'après le genre des dépenses* et comptée au *produit total et aux dépenses actives du compte de construction.* Nous donnons cet aperçu général avant de commenter les divers comptes.

La *charge totale* des Chemins de fer fédéraux pour l'administration, l'exploitation et l'entretien, ainsi que pour les acquisitions et les constructions et pour l'exploitation des ports du Rhin, à Bâle, se décompose comme il suit:

	Compte de 1949 fr.	Budget de 1950 fr.	Compte de 1950 fr.
Charges pour le personnel	354 985 472	355 003 800	355 905 686
Dépenses de choses	240 414 246	229 813 900	226 095 498
Amortissements	105 579 678	97 831 000	79 386 496
Frais de capitaux	48 102 313	50 436 000	50 597 441
Autres charges [1])	46 860 009	45 800 000	47 226 969
Charge totale	795 941 718	778 884 700	759 212 090

A cette charge s'opposent les montants suivants:

Produit d'exploitation	633 969 569	622 300 700	639 429 290
Autres produits	16 439 173	9 576 600	9 804 052
Dépenses de construction actives	105 766 232	108 300 000	109 978 748
Produit total et dépenses actives	756 174 974	740 177 300	759 212 090

La différence correspond au solde mentionné dans le compte de profits et pertes			
solde passif	39 766 744	38 707 400	—

[1]) Ces charges comprennent principalement les intérêts du déficit de la réserve mathématique de la CPS (21 millions de francs), la différence entre l'intérêt effectif et l'intérêt garanti au taux de 4% des valeurs de cette caisse (2,3 millions de francs), ainsi que les allocations de renchérissement aux pensionnaires (22 millions de francs).

Les *charges pour le personnel*, qui constituent la plus importante catégorie de charges, ont subi l'évolution suivante:

	Compte de 1949 fr.	Budget de 1950 fr.	Compte de 1950 fr.
Traitements, appointements et salaires	169 302 498	170 212 400	248 167 559
Allocations de renchérissement	105 359 938	105 561 200	24 816 756
	274 662 436	275 773 600	272 984 315
Indemnités de résidence	5 415 955 [1]	5 378 500 [1]	9 062 342
Allocations pour enfants	5 570 721 [2]	5 589 600 [2]	6 874 233
Autres éléments des traitements et salaires (allocations de mariage, allocations de naissance, gratifications pour ancienneté de service, jouissance du traitement après décès, etc.)	2 278 987	1 680 100	2 398 827
Total des traitements, appointements, salaires et éléments de même nature	287 928 099	288 421 800	291 319 717
Allocations supplémentaires et indemnités diverses	17 312 162 [3]	17 459 100 [3]	17 182 392
Uniformes	4 055 021	3 460 400	3 803 982
Contributions à la caisse de pensions et de secours [4]	27 341 916	27 605 200	26 190 891
Contributions à l'AVS	5 664 279	5 738 100	5 740 095
Assurance-accidents	6 670 197	7 050 300	6 816 457
Autres dépenses pour le personnel (primes et récompenses, contributions à la caisse-maladie pour le personnel CFF, remise de boissons sans alcool, etc.)	516 040	418 100	825 331
	349 487 714	350 153 000	351 878 865
moins: Participations de tiers aux dépenses pour le personnel	– 3 373 294	– 3 217 600	– 3 235 025
Charges pour le propre personnel	346 114 420	346 935 400	348 643 840
Dépenses pour main-d'œuvre étrangère à l'administration (ouvriers d'entrepreneurs, nettoyeuses, etc.)	8 871 052	8 068 400	7 261 846
	354 985 472	355 003 800	355 905 686

Dans l'ensemble, les charges pour le personnel, qui ont augmenté de 0,9 million de francs, restent à peu près dans les limites du budget et de l'année précédente. Mais les divers articles accusent de notables fluctuations dues à l'entrée en vigueur du nouveau statut des fonctionnaires et au nouveau régime de la caisse de pensions et de secours.

On avait calculé que, pour 1950, l'introduction au 1er janvier 1950 du nouveau statut des fonctionnaires entraînerait pour le premier exercice une charge supplémentaire de 7 millions environ (voir le message du Conseil fédéral concernant la revision du statut des fonctionnaires du 20 décembre 1948). Comme ce surcroît de charge n'avait pas pu être porté au budget, il fallait s'attendre à une augmentation sensible des dépenses aussi bien par rapport au budget que par rapport à l'année précédente. Effectivement, par rapport à l'année précédente et calculées sur les effectifs du personnel de 1949, les dépenses supplémentaires sont d'environ 9,6 millions de francs. Ce surcroît de dépenses provient de ce que les augmentations de traitement et de salaire octroyées au 1er janvier 1950 en vertu de l'ancien statut, ont été extraordinairement nombreuses par suite du rajeunissement du personnel, — ce qui a relevé le niveau moyen de la rémunération — et, en outre, des répercussions du nouveau statut. A ce surcroît de dépenses font contre-poids les 7,6 millions d'économies faites par suite de la compression des effectifs du personnel et de la diminution du nombre des ouvriers d'entrepreneurs, ainsi que le 1,2 million de contribution en moins à la caisse de pensions et de secours sous l'empire du nouveau régime.

[1]) Y compris les suppléments d'indemnités de résidence
[2]) Y compris les suppléments pour enfants
[3]) Y compris les suppléments de renchérissement
[4]) Sans les versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours

Comme les nouveaux statuts de la caisse, du 9 octobre 1950, ont été appliqués avec effet rétroactif au 1er janvier 1950, les contributions à la caisse de pensions et de secours ont diminué. Le montant des contributions comprend les 22,2 millions de contributions périodiques (année précédente 23,9 millions) et les 4 millions (année précédente 3,4 millions) à verser par l'administration pour compenser l'augmentation du déficit technique à la suite de l'accroissement du gain assuré.

Le soulagement que les nouveaux statuts doivent apporter n'apparaît pas encore complètement dans les comptes de 1950, parce que, pour cet exercice, l'administration a encore dû payer en plein les contributions spéciales de 2% destinées à amortir la charge supplémentaire qu'a entraînée l'adaptation de l'assurance CPS au renchérissement de la vie et à l'assurance-vieillesse et survivants (statuts modifiés du 1er janvier 1949). En conséquence, les contributions périodiques ne sont inférieures que de 1,7 million au montant de l'année précédente. Pour les versements uniques se rapportant aux augmentations de gain, nous avons mis en compte 2 millions de francs, le versement que nous devrons faire par suite de la reclassification des fonctions (arrêté du Conseil fédéral du 9 février 1951) entrant en vigueur rétroactivement au 1er janvier 1950.

L'article assurance-accidents renferme les dépenses ci-après pour le personnel des CFF:

	Compte de 1949	Budget de 1950	Compte de 1950
	fr.	fr.	fr.
Primes à la CNAL			
pour les accidents professionnels	4 169 594	4 393 600	4 189 726
pour les accidents non professionnels	1 782 350	1 811 500	1 789 144
Divers (valeurs capitalisées des suppléments de rente, abandon de rentes, etc.)	718 253	845 200	837 587
	6 670 197	7 050 300	6 816 457

Ensuite de l'augmentation des valeurs capitalisées des suppléments de rente, le montant de l'article «Divers» s'est accru par rapport à l'année précédente.

L'augmentation du montant de l'article «Autres dépenses pour le personnel» par rapport à l'année précédente et au budget est due au versement unique de 300 000 fr. fait au fonds de secours des agents des CFF n'ayant pas droit à la pension.

Les participations de tiers aux dépenses de personnel se répartissent en

	Compte de 1949	Budget de 1950	Compte de 1950
	fr.	fr.	fr.
Indemnités de chômage de la CNAL	1 715 395	1 667 900	1 674 905
Rentes de la CNAL et de l'assurance militaire	433 455	413 100	417 327
Allocations pour perte de salaire en cas de service militaire	707 298	672 200	655 817
Participation du personnel à l'assurance contre les accidents non professionnels	356 001	362 300	360 263
Autres participations	161 145	102 100	126 713
	3 373 294	3 217 600	3 235 025

Les charges pour le propre personnel sont basées sur l'effectif du personnel indiqué ci-après:

	Compte de 1949	Budget de 1950	Compte de 1950
Personnel occupé en permanence et à journée entière (fonctionnaires, employés, ouvriers d'exploitation et autres agents occupés en permanence et à journée entière)	34 739	34 664	34 475
Personnel non occupé en permanence et à journée entière (ouvriers auxiliaires, gardes auxiliaires du service des barrières et des gares, et autres personnes non occupées en permanence)	2 013	1 756	1 722
Apprentis de gare	560	529	404
Apprentis de train	112	107	53
Apprentis professionnels	242	260	250
Total du propre personnel (sans ouvriers étrangers à l'administration)	37 666	37 316	36 904

La diminution du nombre des agents a été de 762 unités par rapport à l'année précédente et de 412 par rapport au budget. Ces chiffres ne tiennent pas compte de la diminution du nombre des ouvriers d'entrepreneurs. On a pu réduire les dépenses pour les ouvriers d'entrepreneurs de 1,6 million par rapport à l'année précédente et de 0,9 million par rapport au budget. Ces chiffres représentent une diminution de 300 et 150 agents. La suppression globale de 1062 agents par rapport à 1949 est d'autant plus remarquable que les parcours ont augmenté.

Les dépenses de choses ont diminué de 14,3 millions par rapport à l'année précédente. Participent principalement à cette réduction: les matériaux de consommation (—4,8 millions), et les fournitures et prestations pour la construction, l'entretien et la réparation (—7,7 millions).

Le commentaire relatif aux *amortissements*, aux *frais de capitaux* et aux *autres charges* figure au chapitre du compte de profits et pertes.

Le *produit d'exploitation* comprend les recettes de transport et les divers produits du compte d'exploitation, mais non pas les crédits découlant des relations internes entre les comptes des services. C'est ce qui explique que le produit d'exploitation de l'aperçu général ne soit pas égal à celui qui figure au compte d'exploitation.

Les «*Autres produits*» comprennent les produits figurant au compte de profits et pertes et le coût des fournitures et prestations mis à la charge de divers comptes de bilan et de résultats.

Pour ce qui est des *dépenses de construction actives*, nous renvoyons au compte de construction.

Compte de construction

Par rapport au budget et au compte de 1949, les dépenses de construction se présentent comme il suit:

	Compte de 1949 fr.	Budget de 1950 fr.	Compte de 1950 fr.
Immobilisations du chemin de fer			
Immeubles et installations			
Transformation et extension de gares et de bâtiments de service	21 292 333	19 393 000	18 519 219
Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie	3 398 975	6 374 500	5 766 309
Construction de nouvelles lignes et doublements de voies	15 748 140	12 920 000	13 402 595
Electrification de lignes	1 308 521	1 840 000	2 681 941
Renouvellement de voies et d'installations de la ligne de contact	41 247 880	40 339 900	36 037 014
Achat de mobilier, machines et ustensiles	3 626 591	3 247 600	4 027 044
Véhicules	40 970 179	38 820 000	48 432 717
Immobilisations des usines électriques	7 290 501	9 153 000	6 006 051
Immobilisations des ateliers	2 256 102	2 712 000	2 009 752
	137 139 222	134 800 000	136 882 642
Réserve générale pour imprévu	—	2 000 000	—
	137 139 222	136 800 000	136 882 642

Sur le total de 136,9 millions de francs de dépenses, 110 millions sont des dépenses actives qui ont été portées en augmentation des immobilisations. Les 26,9 millions restants grèvent le compte d'exploitation, à titre de dépenses non actives.

Au début de 1950 déjà, au moment même où se dessinait un fléchissement de l'activité économique, il s'est révélé que les véhicules faisant l'objet des commandes en cours seraient livrés sensiblement plus vite qu'on ne pouvait le prévoir lors de l'établissement du budget. Par conséquent, nous avons dû faire face à de plus grosses échéances que ne le prévoyait le budget. Pour parer au surcroît de dépenses du chapitre des véhicules et être à même de rester dans les limites du budget de construction, nous avons dû limiter les dépenses dans les autres chapitres. Nous citons ci-après, par chapitre, les écarts les plus importants par rapport au budget.

Pour le détail, nous renvoyons à l'appendice au compte de construction (pages 55—71) où sont énumérés tous les objets de plus de 100 000 francs figurant au budget, avec les montants budgétés et les dépenses effectives.

Transformation et extension de gares et de bâtiments de service. Les dépenses de ce chapitre sont inférieures de 0,9 million de francs aux prévisions budgétaires. Nous relevons ci-après les écarts d'une certaine importance par rapport au budget:

Alors qu'on prévoyait 0,5 million de francs pour l'extension de la gare de Berne, seul un très petit montant a été porté en compte pour l'établissement des projets. Les travaux de construction proprement dits ne pourront commencer que lorsque les questions du financement auront été tirées au clair. Le programme de construction de la gare aux marchandises de Lausanne-Sébeillon n'a pas pu être complètement observé, de sorte que les dépenses effectives sont restées inférieures de 0,8 million de francs aux dépenses budgétées. Le montant de 0,3 million de francs prévu pour l'extension de la gare de Buchs (Saint-Gall) n'a pas été utilisé, une nouvelle étude du projet d'extension s'étant avérée nécessaire. Le nouveau projet, au montant de 10,4 millions de francs, a été soumis pour approbation, en novembre 1950, à l'administration coexploitante de cette gare frontière, c'est-à-dire aux Chemins de fer fédéraux autrichiens.

Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie. Les dépenses de ce chapitre sont inférieures de 0,6 million de francs aux chiffres du budget. En rapport avec le projet d'électrification de la ligne Oberglatt—Niederweningen, un montant de 0,4 million de francs a été prévu pour l'extension des voies dans diverses gares de ce tronçon, mais seul un montant insignifiant a été porté en compte, une enquête étant encore en cours pour déterminer si l'électrification de cette ligne secondaire se justifie du point de vue économique.

Construction de nouvelles lignes et doublements de voies. Ce chapitre enregistre un dépassement du budget de 0,5 million de francs. Les doublements de voies ont été favorisés par le beau temps et, par rapport au programme prévu, certains travaux ont pu être considérablement avancés; c'est ce qui explique que les montants budgétés pour cette année aient été dépassés. En sens inverse, mais pour des raisons purement comptables, les dépenses pour la ligne de raccordement Genève-Cornavin—Eaux-Vives sont sensiblement inférieures aux chiffres du budget. En effet, la participation de la Confédération et du canton de Genève, pour les années 1949 et 1950, a été comptabilisée en faveur de l'exercice 1950 qui, de plus, a été crédité d'une importante bonification provenant de la vente de terrains non utilisés.

Electrification de lignes. Dans ce chapitre, le dépassement de 0,8 million de francs est dû, d'une part, à divers compléments pour les travaux d'électrification qui ont eu lieu au cours des années antérieures et qui n'ont plus été pris en considération dans le budget de 1950, et d'autre part, à l'avance réalisée par rapport au programme de construction pour l'électrification de la ligne Winterthour—Wald, ce qui a entraîné un surcroît de dépenses de 0,3 million de francs.

Renouvellements de voies et d'installations de la ligne de contact. Le programme des renouvellements a pu être exécuté entièrement, bien que les dépenses eussent été inférieures de 4,3 millions de francs aux prévisions. Cette économie provient de la baisse assez considérable des prix du matériel de voie par rapport aux prix budgétés.

Nous donnons ci-après, selon la quantité et la valeur, un aperçu des renouvellements de voies et de branchements exécutés au cours de l'exercice:

	Compte de 1949		Budget de 1950		Compte de 1950	
	km de voies [1])	fr.	km de voies [1])	fr.	km de voies [1])	fr.
Renouvellements de voies						
par du matériel neuf	157,9	28 451 266	151,4	27 439 400	152,5	24 499 316
par du matériel usagé	44,1	3 688 795	42,3	4 605 000	39,0	3 293 843
Renouvellements de ballast et augmentation du nombre des traverses seuls	44,4	2 117 559	17,1	1 037 700	26,1	1 142 065
Renouvellements de branchements	unités		unités		unités	
par du matériel neuf	397	4 650 589	410	5 331 500	489	5 270 645
par du matériel usagé	247	2 133 569	213	1 606 400	225	1 546 149
		41 041 778		40 020 000		35 752 018

[1]) Km de renouvellement total (rails et traverses); les renouvellements de rails ou de traverses seuls sont comptés pour la moitié de la longueur.

Achat de mobilier, machines et ustensiles. Le dépassement de 0,8 million de francs est dû à l'acquisition de véhicules routiers pour le transport des marchandises par grands *containers* et trucs transporteurs. A la suite des essais entrepris en 1949 avec du matériel acheté aux Chemins de fer néerlandais, le Conseil d'administration a alloué, au début de 1950, un crédit de 2,4 millions de francs, à la charge de l'article «Réserve générale pour imprévu», pour l'acquisition de grands *containers*, de tracteurs spéciaux et de trucs transporteurs routiers. Les dépenses pour les véhicules ferroviaires proprement dits (wagons spéciaux et *containers*) figurent sous le chapitre des véhicules. Seules les dépenses pour les véhicules routiers (tracteurs semi-remorques, remorques, tracteurs routiers et trucs transporteurs) sont comprises dans ce chapitre; elles se sont élevées, en 1950, à 0,9 million de francs.

Les dépenses totales pour l'acquisition de mobilier, machines et ustensiles se répartissent comme il suit:

	Articles de bureau Fr.	Machines et ustensiles Fr.
Service de l'administration	188 976	—
Service des travaux	73 257	1 325 286
Service des gares et des trains	458 511	1 805 823
Service de la traction	18 776	156 415
	739 520	3 287 524

Parmi les dépenses pour machines et ustensiles, mentionnons en particulier: l'acquisition de tracteurs pour le service des travaux (903 000 fr.); l'achat de chariots et d'élévateurs à commande électrique, ainsi que d'autres engins destinés à la mécanisation du transbordement des marchandises dans les services d'expédition et les entrepôts (247 900 fr.); l'acquisition de tracteurs routiers pour le service de trucs transporteurs routiers (231 000 fr.), ainsi que les tracteurs semi-remorques, les remorques, les tracteurs routiers et les trucs transporteurs déjà mentionnés, pour le transport par grands *containers* (926 000 fr.). Parmi les dépenses pour l'achat d'articles de bureau destinés au service des gares et des trains, 255 000 francs concernent l'acquisition de composteurs enregistreurs permettant de déterminer les recettes provenant des billets vendus par chacun des agents d'une recette aux voyageurs.

Véhicules. Pour l'exercice 1950, le surcroît de dépenses, de 9,6 millions de francs par rapport au budget, provient de l'accélération des livraisons de véhicules commandés ces dernières années, ce qui a entraîné plus de paiements que le budget ne le prévoyait. Il s'agit donc uniquement d'un décalage dans la répartition des crédits accordés pour l'acquisition de véhicules ou des sommes budgétées pour les commandes. Le montant des nouvelles commandes de véhicules de 1950 est même resté inférieur aux prévisions, car les commandes ont dû être réduites afin de prévenir un dépassement de l'ensemble du budget:

	Commandes de 1950	
	Budget	Compte
	Montant des commandes en millions de fr.	
Véhicules moteurs	5,6	3,7
Voitures	25,0	16,5
Wagons et wagons de service	1,3	2,7 [1])
	31,9	22,9

[1]) Dont 1,2 million de francs en vue de l'acquisition de wagons spéciaux et de grands *containers*. Cette somme ne représente que la part des véhicules ferroviaires au crédit de 2,4 millions de francs alloué par le Conseil d'administration pour l'acquisition de grands *containers*, de tracteurs spéciaux et de trucs transporteurs routiers (voir le commentaire du chapitre «Achat de mobilier, machines et ustensiles»).

Le montant de 8 millions prévu dans le budget de 1951 pour les commandes de voitures de 1951 est compris dans les 16,5 millions de francs destinés à l'acquisition de voitures, car les commandes de voitures de 1950 et de 1951, d'un volume réduit, ont été réunies afin d'obtenir des prix plus favorables et eu égard à la hausse des prix du matériel qui se fait déjà sentir ou à laquelle on peut s'attendre.

Usines électriques. Les dépenses sont restées inférieures de 3,1 millions de francs aux prévisions budgétaires. De cette somme, 1,7 million concerne la construction du barrage au Vieux Emosson (usine de Barberine). Les travaux de construction de ce barrage ne pourront commencer qu'en 1951, car diverses questions devront

être éclaircies au préalable. Les conditions favorables dans lesquelles se sont déroulés les travaux d'adduction du Triège dans le lac de Barberine ont permis de maintenir les dépenses au-dessous du budget et de réaliser ainsi une réelle économie.

Ateliers. Les dépenses ont été inférieures de 0,7 million de francs aux prévisions budgétaires. Cette différence provient du fait que les travaux pour le prolongement de la halle de montage II des ateliers de Zurich ont été renvoyés à 1951.

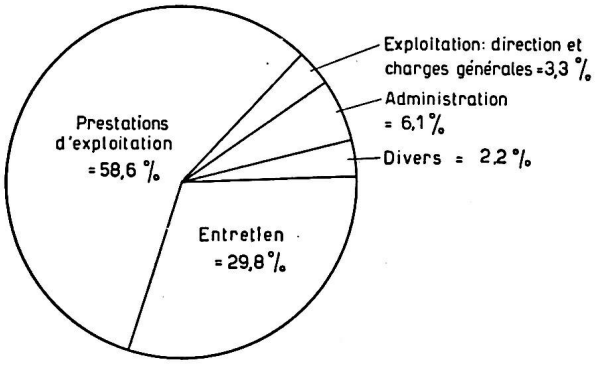
Compte d'exploitation

Comparé à l'année précédente et au budget, le compte d'exploitation se présente comme il suit:

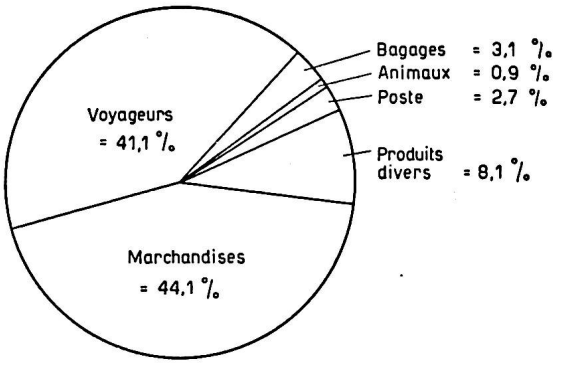
	Compte de 1949		Budget de 1950		Compte de 1950	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Produits d'exploitation	635 528 825	100	624 130 700	100	641 868 714	100
Charges d'exploitation	503 546 191	79,2	489 492 800	78,4	487 036 400	75,9
Excédent d'exploitation	131 982 634	20,8	134 637 900	21,6	154 832 314	24,1

Par rapport à l'année précédente, l'excédent d'exploitation a augmenté de 22,8 millions de francs. Le produit d'exploitation participe à cette amélioration pour 6,3 et la charge d'exploitation pour 16,5 millions. Le produit d'exploitation a augmenté de 1%. La charge d'exploitation a pu être réduite de 3,3%. Par rapport au budget, le produit d'exploitation a dépassé les prévisions de 17,7 millions, alors que la charge d'exploitation est restée inférieure de 2,5 millions de francs aux chiffres prévus au budget. L'excédent d'exploitation est supérieur de 20,2 millions de francs à celui que nous avions porté dans le budget.

Charges d'exploitation



Produits d'exploitation



Charges d'exploitation

En ce qui concerne les dépenses pour le personnel et les dépenses de choses, nous nous permettons de renvoyer aux commentaires contenus dans l'aperçu général.

Dans l'aperçu ci-après, les charges d'exploitation sont comparées à celles de l'année précédente et aux prévisions budgétaires.

	Compte de 1949		Budget de 1950		Compte de 1950	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Administration	*30 327 165*	*6,0*	*27 841 600*	*5,7*	*29 660 549*	*6,1*
Exploitation	*460 159 031*	*91,4*	*452 133 300*	*92,4*	*446 866 195*	*91,7*
Direction et charges générales . . .	14 334 375	2,9	14 843 000	3,0	15 937 262	3,3
Prestations d'exploitation	288 181 390	57,2	286 117 300	58,5	285 727 728	58,6
Entretien	157 643 266	31,3	151 173 000	30,9	145 201 205	29,8
Divers	*13 059 995*	*2,6*	*9 517 900*	*1,9*	*10 509 656*	*2,2*
	503 546 191	*100*	*489 492 800*	*100*	*487 036 400*	*100*

Les charges de *l'administration* comprennent les frais du conseil d'administration, de la direction, de toutes les divisions de la direction générale, ainsi que des divisions administratives des arrondissements.

Le recul de 0,7 million de francs par rapport à l'année précédente enregistré au chapitre des frais d'administration est dû principalement à une diminution des frais d'impression. Si, sur ce point, le budget a été dépassé de 1,8 million, c'est que nous y avions porté des montants trop faibles pour les intérêts et les amortissements internes concernant les frais de magasinage, du service de l'économat (+ 1,3 million), pour les provisions sur la vente de titres de transport par les bureaux de voyage (+ 1,4 million) et pour les frais de publicité (+ 0,4 million). En revanche, les frais des services administratifs (— 0,4 million) et d'impression (— 1 million) sont restés inférieurs au budget.

Les frais de *Direction et charges générales* se décomposent en:	Compte de 1949 fr.	Budget de 1950 fr.	Compte de 1950 fr.
Direction du service des travaux (Divisions des travaux des arrondissements, bureaux des ingénieurs de section, bureaux de construction)	5 663 979	6 428 500	6 239 178
Direction du service des gares et d'accompagnement des trains (Divisions de l'exploitation des arrondissements, service de répartition du matériel roulant, bureau de recherches)	3 906 983	3 841 100	4 060 259
Direction du service de la traction (Divisions de la traction des arrondissements)	902 624	920 000	878 402
Fermages et locations (pour des sections de lignes, véhicules, etc.)	1 718 790	1 593 700	2 249 794
Service assuré par des compagnies de chemins de fer étrangères ou d'autres tiers (communautés, service des trains et de traction)	2 141 999	2 059 700	2 509 629
	14 334 375	14 843 000	15 937 262

L'augmentation des frais de direction du service des travaux par rapport à l'année précédente est due principalement à ce que, en 1950, par suite de la diminution des dépenses de construction pour immeubles et installations, les crédits pour frais d'établissement des plans et de direction des travaux à la charge du compte de construction, ont reculé. Du fait de la reprise des échanges de marchandises, on a utilisé dans une plus grande mesure les wagons étrangers, de sorte que les frais d'affermage et de location ont augmenté.

Les frais des *prestations d'exploitation* se répartissent comme il suit entre les diverses branches d'exploitation:

	Compte de 1949 fr.	Budget de 1950 fr.	Compte de 1950 fr.
Surveillance de la voie	8 939 322	8 928 100	8 711 993
Service des gares	156 780 855	156 774 400	156 999 093
Accompagnement des trains	35 779 037	35 211 100	35 954 353
Traction	86 367 588	84 833 700	83 452 174
Service des bateaux sur le lac de Constance	314 588	370 000	610 115
	288 181 390	286 117 300	285 727 728

Mise à part la diminution des frais du service de la traction, laquelle est due exclusivement au recul des frais de combustible, les frais pour prestations d'exploitation sont restés dans les limites du budget et des montants de l'exercice précédent. Pour les raisons que nous avons mentionnées au chapitre consacré aux charges pour le personnel, les effets de la compression des effectifs du personnel n'apparaissent malheureusement pas dans les comptes.

Les frais de la traction se décomposent comme il suit:	Compte de 1949 fr.	Budget de 1950 fr.	Compte de 1950 fr.
Personnel des locomotives	38 596 971	39 178 100	39 365 518
Courant de traction	29 307 139	28 600 600	29 202 994
Carburants solides et liquides	10 613 548	8 890 000	7 125 780
Matières de graissage pour véhicules moteurs	440 978	401 000	371 308
Autres frais du service des locomotives	87 188	75 000	77 776
Service de dépôt	4 713 749	5 004 000	4 568 763
Service des visiteurs	2 608 015	2 685 000	2 740 035
	86 367 588	84 833 700	83 452 174

La diminution des frais pour carburants solides et liquides, qui est de 3,5 millions de francs par rapport à l'exercice précédent et de 1,8 million par rapport au budget, est due au fait que les prix du charbon ont baissé et que les locomotives à vapeur ont été moins mises à contribution.

Les parcours des véhicules moteurs ont été les suivants:

	Compte de 1949		Budget de 1950		Compte de 1950	
	km.	%	km.	%	km.	%
Véhicules moteurs électriques	63 357 442	88,3	64 000 000	90,1	67 415 919	90,1
Locomotives à vapeur et autres véhicules moteurs thermiques.	5 882 072	8,2	4 850 000	6,8	4 857 321	6,5
Tracteurs	2 492 234	3,5	2 150 000	3,1	2 585 446	3,4
	71 731 748	100	71 000 000	100	74 858 686	100

Une fois de plus, les parcours des véhicules moteurs ont augmenté, au total, de 3 126 938 km, ou de 4,36%, par rapport à l'année précédente. Les parcours des véhicules moteurs électriques et des tracteurs ont augmenté de 4 151 689 km, tandis que ceux des locomotives à vapeur ont pu être réduits de 1 024 751 km. Le nouvel accroissement des parcours est dû à la reprise inattendue du trafic des marchandises dans le second semestre.

Les charges pour l'*entretien* renferment les frais pour l'entretien ordinaire des installations du chemin de fer, des véhicules et des installations du service des bateaux sur le lac de Constance, ainsi que les dépenses de construction non actives. Elles se répartissent comme il suit entre les divers groupes d'immobilisations.

	Compte de 1949	Budget de 1950	Compte de 1950
Immeubles et installations	fr.	fr.	fr.
entretien ordinaire	61 110 992	59 269 100	57 132 095
dépenses de construction non actives.	28 902 211	25 610 000	24 677 000
	90 013 203	84 879 100	81 809 095
Véhicules			
entretien ordinaire	66 003 190	64 353 900	61 925 706
dépenses de construction non actives.	1 393 536	1 680 000	1 182 985
	67 396 726	66 033 900	63 108 691
Installations et véhicules du service des bateaux sur le lac de Constance			
entretien.	233 337	260 000	283 419
	157 643 266	151 173 000	145 201 205

Par rapport au compte de l'année 1949, les frais d'entretien ont reculé de 12,4 millions de francs (8 millions d'entretien ordinaire et 4,4 millions de dépenses non actives). Les immeubles et installations participent à cette amélioration pour 8,2 et les véhicules pour 4,2 millions de francs. La diminution par rapport au budget est de 6 millions, qui se répartissent à parts égales sur les immeubles et installations et sur les véhicules.

Pour une part, la diminution des frais de l'entretien ordinaire des immeubles et installations de 4 millions par rapport à l'année précédente provient de ce que les prix de certains matériaux, par exemple pour le matériel de voie, avaient baissé. Pour une autre part, ce résultat est dû à l'amélioration des méthodes d'entretien de la voie et à ce qu'on a réduit au strict nécessaire les travaux d'entretien, notamment dans les bâtiments. Les dépenses non actives sont inférieures de 4,2 millions à celles de l'année précédente parce que, dans l'ensemble, les dépenses de construction pour les immeubles et installations ont diminué, et parce que cette réduction concerne principalement les voies et branchements, où la part des dépenses non actives est relativement élevée.

Les frais de l'entretien ordinaire des véhicules ont baissé surtout parce que nous n'avons pas eu besoin, comme cela avait été le cas encore en 1949, de confier à des tiers la réparation de voitures de deux et trois essieux. En outre, les frais de matériaux et les prix payés à des tiers pour les transformations et les améliorations aux véhicules (équipement des voitures avec des boîtes d'essieux avec roulements à rouleaux et installation de la commande par tringle à cardan sur les dynamos d'éclairage, et autres travaux spéciaux), qui avaient été extraordinairement élevés en 1949, ont sensiblement diminué.

Les charges du sous-titre *Divers* comprennent surtout les livraisons et prestations à la charge de tiers, ensuite les frais consécutifs à des événements ayant causé des dommages (incendies, déraillements, etc.) et les dommages responsabilité civile, ainsi que les valeurs capitalisées des suppléments de rente. La diminution par rapport à l'année précédente porte principalement sur les dommages responsabilité civile et les livraisons et prestations à la charge de tiers.

Produits d'exploitation

Les *recettes de transport* ont évolué comme il suit:

	Compte de 1949		Budget de 1950		Compte de 1950	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Trafic des voyageurs	278 250 472	47,8	272 000 000	47,4	263 788 911	44,7
Trafic des bagages et des colis express	19 458 705	3,3	19 000 000	3,3	19 830 860	3,4
Trafic postal	16 600 721	2,8	16 000 000	2,8	17 034 635	2,9
Trafic des animaux	6 290 198	1,1	6 000 000	1,0	5 851 983	1,0
Trafic des marchandises	261 847 581	45,0	261 000 000	45,5	283 188 248	48,0
	582 447 677	100	574 000 000	100	589 694 637	100

Les recettes du trafic des marchandises (y compris le trafic des bagages, des colis express, de la poste et des animaux vivants), lequel, par suite de l'augmentation des réserves et des conjonctures favorables dues à la situation politique, a enregistré pendant le deuxième semestre une reprise remarquable mais probablement temporaire, ont augmenté de 21,7 millions de francs, ou 7,1%, par rapport à l'année précédente et sont supérieures de 23,9 millions aux chiffres du budget. La reprise des affaires n'a cependant pas influencé le service des voyageurs, où les recettes sont allées en diminuant aussi bien durant le premier que durant le deuxième semestre. Par rapport à l'année précédente, où on avait enregistré des recettes-record, elles ont reculé de 14,5 millions, ou 5,2%, et restent inférieures de 8,2 millions aux prévisions du budget.

Les *produits divers* se décomposent en:

	Compte de 1949	Budget de 1950	Compte de 1950
	fr.	fr.	fr.
Indemnités pour prestations d'exploitation à des chemins de fer étrangers et d'autres tiers	16 920 229	16 893 800	17 431 298
Recettes pour fermages et locations	19 928 233	19 127 400	20 300 301
Produits divers	16 232 686	14 109 500	14 442 478
	53 081 148	50 130 700	52 174 077

L'augmentation des indemnités pour prestations d'exploitation fournies à des chemins de fer étrangers et à d'autres tiers est due principalement à la post-comptabilisation d'indemnités pour la cojouissance de gares de communauté en 1949 et aux indemnités, majorées avec effet rétroactif au 1er janvier 1948 (conformément à la convention signée avec les PTT le 15 mai 1950) pour le graissage, le nettoyage, le chauffage et l'éclairage des ambulants postaux. L'augmentation des recettes de fermage et de location par rapport à l'année précédente provient essentiellement des locations de wagons ainsi que des loyers encaissés pour les appartements et d'autres locaux. Les recettes des exploitations affermées ont légèrement diminué. Nous avons exécuté moins de travaux pour des tiers, ce qui a réduit de 1,8 million de francs les différentes recettes encaissées dans ce secteur.

Compte de profits et pertes

Comparé au compte de l'année précédente et au budget, l'exercice 1950 se présente comme il suit:

	Compte de 1949	Budget de 1950	Compte de 1950
	en millions de francs		
Excédent d'exploitation	132,0	134,6	154,8
Produits du compte de profits et pertes	28,7	20,8	22,4
	160,7	155,4	177,2
Charges du compte de profits et pertes	200,5	194,1	177,2
Solde passif	39,8	38,7	—

L'amélioration du résultat, par rapport à l'année précédente et au budget, se présente comme il suit:

	Amélioration par rapport au compte de 1949	Amélioration par rapport au budget de 1950
	en millions de francs	
Charges		
Réduction de la quote-part destinée à combler l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure »	18,3	18,3
Amortissement moins élevé sur les approvisionnements	9,6	0,5
Economies effectuées sur les autres articles des charges du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes	11,9	0,5
Total de la diminution des charges	39,8	19,3
Produits		
Augmentation des recettes de transport	7,2	15,7
Augmentation des autres articles des produits du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes	—	3,7
Diminution des autres articles des produits du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes	—7,2	—
Total de l'augmentation des produits	—	19,4
Total de l'amélioration	39,8	38,7

Près de la moitié de l'amélioration provient, autant par rapport à l'année précédente qu'au budget, de la réduction de la quote-part destinée à combler progressivement l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure ». Elle ne représente, en réalité, qu'une amélioration comptable.

Les articles suivants des charges et des produits du compte de profits et pertes donnent lieu à des observations:

Charges

L'article le plus important des charges, les *amortissements*, s'est modifié comme il suit par rapport au compte de l'année précédente et au budget:

	Compte de 1949	Budget de 1950	Compte de 1950
	fr.	fr.	fr.
Amortissements des immobilisations:			
Amortissements ordinaires	73 619 081	75 070 000	74 424 082
Amortissements extraordinaires	—	—	1 000 000
Amortissement de soldes de valeurs comptables	1 095 442	1 000 000	1 059 432
à reporter	74 714 523	76 070 000	76 483 514

	Compte de 1949 fr.	Budget de 1950 fr.	Compte de 1950 fr.
Report	74 714 523	76 070 000	76 483 514
Amortissements des valeurs réalisables et disponibles:			
Amortissement d'approvisionnements de matériel	10 162 496	1 045 000	550 542
Amortissement de créances	41 659	55 000	22 039
	10 204 155	1 100 000	572 581
Amortissements des autres articles de l'actif:			
Amortissement de frais d'emprunts.	661 000	661 000	661 000
Couverture de l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure »	20 000 000	20 000 000	1 669 401
	20 661 000	20 661 000	2 330 401
	105 579 678	97 831 000	79 386 496

Les amortissements ordinaires des immobilisations sont calculés conformément au règlement des amortissements du 27 juin 1946 approuvé par le Conseil fédéral. Ils s'élèvent au total à 2,5% de la valeur des immobilisations soumises à l'amortissement (toutes les installations sans les terrains). Par suite de l'accroissement de la valeur des immobilisations, les amortissements ont augmenté par rapport à l'année précédente.

L'amortissement extraordinaire de 1 million de francs est destiné à régulariser le montant d'amortissement nécessaire sur les installations de télécommunications. Une partie de ces installations (en premier lieu les centraux téléphoniques et les installations de haut-parleurs) figurait jusqu'à présent dans le groupe d'immobilisations « bâtiments ». Conformément à la nouvelle ordonnance sur la comptabilité des chemins de fer et avec l'assentiment de l'office fédéral des transports, ces installations ont été reportées sur le groupe d'immobilisations « installations téléphoniques et télégraphiques » et sont, de ce fait, soumises au taux d'amortissement plus élevé de ces installations. L'amortissement extraordinaire de 1 million de francs compensera l'insuffisance des amortissements des années précédentes.

Sur les approvisionnements de matériel, un amortissement de 0,55 million de francs ou 0,5% de 110,8 millions de francs, a été opéré pour le matériel usagé.

Conformément aux instructions du Département fédéral des postes et des chemins de fer, le montant de la quote-part destinée à combler progressivement l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure » a été limité à l'excédent du compte de profits et pertes.

Les *frais de capitaux* sont les suivants:

	Compte de 1949 fr.	Budget de 1950 fr.	Compte de 1950 fr.
Intérêts des engagements à longue échéance	43 421 852	42 620 000	47 219 522
Intérêts des engagements à courte échéance.	4 347 124	7 666 000	3 125 296
	47 768 976	50 286 000	50 344 818
Frais de finance	333 337	150 000	252 623
	48 102 313	50 436 000	50 597 441

Par rapport à l'année précédente, les frais de capitaux ont augmenté de 2,5 millions de francs. Le taux nominal moyen des intérêts des engagements à longue échéance de l'exercice 1950 a été de 3,16% (année précédente 3,15%).

Les *versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours* ont diminué de 0,8 million de francs par rapport à l'année précédente. Jusqu'en 1949, conformément aux statuts de cette caisse du 19 mai 1942, une quote-part annuelle constante de 22 millions de francs avait été versée en couverture des intérêts du déficit de la réserve mathématique; depuis 1950, en vertu des nouveaux statuts du 9 octobre 1950, seul le déficit effectif

porte intérêt. Pour 1950, ce déficit est de 525 millions de francs [1]) et la contribution de 21 millions de francs c'est-à-dire 1 million de francs de moins que l'année précédente. La différence entre l'intérêt effectif et l'intérêt de 4% garanti par les statuts sur les avoirs de la caisse gérés par les CFF, a, en revanche, augmenté de 2,1 à 2,3 millions de francs.

Les *allocations de renchérissement aux pensionnaires* ont augmenté de 1 million de francs par rapport à l'année précédente et de 2,2 millions de francs par rapport au budget. Cet accroissement provient, d'une part, en vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 15 septembre 1950, de l'augmentation des allocations de renchérissement aux pensionnaires d'avant le 1er janvier 1949, dont les montants sont fixés par les statuts de la caisse de mai 1942 ou par d'autres dispositions précédentes. D'autre part, il est dû aux nouvelles allocations de renchérissement aux agents pensionnés dès le 1er janvier 1949, conformément aux statuts de la CPS du 9 octobre 1950. Les allocations de renchérissement versées en vertu de l'arrêté fédéral du 15 septembre 1950 s'élèvent à 21,2 millions de francs et celles qui ont été octroyées en application des statuts de la CPS du 9 octobre 1950, à 0,8 million de francs. Selon la règle en vigueur jusqu'à fin 1952, les premières diminueront annuellement d'un million de francs en nombre rond, alors que les secondes augmenteront annuellement de 0,4 million de francs.

Comme l'année précédente, la *réserve pour la couverture de gros dommages* a été alimentée par un versement de 500 000 francs, conformément au règlement.

Le montant de 155 199 francs figurant dans les *autres charges*, sous « subventions », représente le déficit du service automobile de la vallée de la Surb, supporté par les CFF (depuis 1922, les CFF ont dû supporter 2,7 millions de francs de déficits). Des 1 250 985 francs de la rubrique « divers », 1 080 945 francs concernent la participation des CFF au déficit d'exploitation des ports du Rhin, à Bâle.

Produits

L'*excédent d'exploitation* a déjà été commenté au chapitre du compte d'exploitation.

Les *amortissements, intérêts et provisions internes* correspondent aux amortissements, intérêts et provisions que certains services (ateliers, économat, usines électriques, service des bateaux sur le lac de Constance) ont compris dans le coût de leurs fournitures et prestations. Comme tous les amortissements, frais de capitaux et provisions figurent sans exception parmi les charges du compte de profits et pertes, il est indispensable de comprendre dans les produits les montants déjà portés dans les charges d'exploitation.

Le *produit des terrains et immeubles acquis en vue d'extension future* et le *produit des participations* ont peu changé par rapport à l'année précédente. Le *produit des valeurs réalisables et disponibles* a diminué de 5 millions de francs. Cette diminution est due essentiellement à l'absence de différences de cours.

Les *autres produits* ont diminué de 2,8 millions de francs par rapport à l'année précédente. Cela provient principalement de ce que, en 1949, la provision pour coupons et obligations prescrits a été supprimée en faveur du compte de profits et pertes et de ce que des montants comptabilisés extraordinairement en 1949 ne figurent plus dans les comptes de 1950.

Bilan

Les principaux articles du bilan sont les suivants:

Actif	1949 millions	1950 de francs	*Passif*	1949 millions	1950 de francs
Immobilisations	1 766,1	1 796,8	Capital propre	441,3	415,0
Valeurs réalisables et disponibles	181,7	184,3	Capital de tiers	1 712,2	1 732,3
Autres articles de l'actif	191,2	183,7	Provisions	13,4	3,0
Solde passif	39,8	—	Autres articles du passif	11,9	14,5
	2 178,8	2 164,8		2 178,8	2 164,8

[1]) Rapport complémentaire du Conseil fédéral du 16 juin 1950 concernant l'approbation des statuts des deux caisses d'assurance du personnel de la Confédération.

Immobilisations

Les immobilisations se composent des immeubles, installations et véhicules, des ouvrages inachevés, des terrains et immeubles acquis en vue d'extension future, ainsi que des participations.

Par rapport à l'année précédente et à la situation après l'assainissement (31 décembre 1945), les immobilisations (à fin 1950) ont subi les modifications suivantes:

	Valeur immobilisée Augmentation (+) ou diminution (—) par rapport à		Valeur au bilan en millions de francs	
Chemin de fer				
Immeubles et installations	1949	1945	1949	1945
Frais généraux	— 1,0	— 4,0	— 3,9	— 118,8 [1])
Terrains et droits	— 0,1	— 1,3	— 0,1	— 1,3
Infrastructure	+ 5,8	+ 32,9	— 2,7	— 152,9 [1])
Voie de fer	+ 24,6	+ 93,4	+ 8,7	— 52,0 [2])
Bâtiments et installations fixes	+ 9,8	+ 20,7	+ 6,8	+ 6,9
Installations de la ligne de contact	+ 3,5	+ 19,3	— 0,1	+ 2,4
Télécommunications et installations de sécurité	+ 5,6	+ 39,7	+ 0,4	+ 12,6
Mobilier et ustensiles	+ 2,7	+ 8,4	+ 1,5	+ 3,9
	+ 50,9	*+ 209,1*	*+ 10,6*	*— 299,2*
Véhicules				
Véhicules moteurs	+ 12,0	+ 31,7	+ 1,3	— 31,0 [3])
Voitures et fourgons	+ 28,8	+ 62,8	+ 24,2	+ 30,4 [3])
Wagons et wagons de service	+ 7,6	+ 32,2	+ 4,2	+ 15,6
	+ 48,4	*+ 126,7*	*+ 29,7*	*+ 15,0*
Chemin de fer, total	+ 99,3	+ 335,8	+ 40,3	— 284,2
Usines électriques	+ 5,3	+ 7,8	—	— 18,7
Ateliers	+ 1,0	+ 4,9	+ 0,2	+ 1,0
Service des bateaux sur le lac de Constance	—	—	—	+ 0,1
Total des immeubles, installations et véhicules	*+ 105,6*	*+ 348,5*	*+ 40,5*	*— 301,8*
Ouvrages inachevés			*— 11,6*	*+ 25,0*
Terrains et immeubles acquis en vue d'extension future			*+ 0,2*	*+ 4,9*
Participations			*+ 1,6*	*+ 2,0*
Pour l'ensemble des immobilisations			*+ 30,7*	*— 269,9*

plus: Insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations «frais généraux» et « infrastructure » non encore comblée (montant primitif, 245 millions de francs; voir remarque [1]) + 158,3

Différence en moins par rapport à la valeur déterminante inscrite au bilan d'assainissement à fin 1945 (2067 millions de francs), qui ne peut être dépassée sans qu'un arrêté fédéral l'autorise. . . . . — 111,6

---

[1]) De la réduction de la valeur au bilan, 100 millions de francs sur les «frais généraux» et 145 millions de francs sur l'«infrastructure» ont servi à rétablir le montant nécessaire de l'amortissement tel qu'il est imposé par l'arrêté du Conseil fédéral du 7 avril 1948. Le montant total de 245 millions de francs a été reporté au compte « Insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations : frais généraux et infrastructure »; de cette somme, 86,7 millions ont été amortis jusqu'à maintenant à la charge du compte de profits et pertes.

[2]) Y compris 60,8 millions de francs d'amortissement extraordinaire par report au compte des amortissements des retenues opérées pendant les années de guerre pour les réfections de voies arriérées, ainsi que 57,2 millions de francs d'amortissement supplémentaire, conforme au règlement, destiné à adapter les amortissements au coût de remplacement plus élevé.

[3]) Y compris les amortissements uniques à la charge du compte de 1946, pour l'adaptation du montant d'amortissement nécessaire aux nouveaux taux d'amortissement réglementaires: 13,4 millions de francs pour les véhicules et 7,5 millions de francs pour les voitures et les fourgons.

Immeubles, installations et véhicules. L'augmentation de la *valeur immobilisée*, de 348,5 millions de francs, ou 11,9% par rapport à la situation après l'assainissement, fait ressortir avant tout l'accroissement des frais d'immobilisation dû au renchérissement. Lors du remplacement d'installations, la valeur immobilisée n'est réduite que du faible montant des dépenses primitives de construction ou d'acquisition, alors qu'elle augmente du montant beaucoup plus élevé des frais de remplacement. Ce serait donc une erreur de déduire de l'augmentation de la valeur immobilisée un important accroissement des installations mêmes. Les quelques exemples qui suivent sont là pour le démontrer: de 1945 à 1950, la valeur immobilisée de la voie de fer (installations de voie) a augmenté de 93,4 millions de francs, ou 36,4%. Durant la même période, la longueur effective des voies n'a augmenté que de 106 556 mètres de voies, ou 1,7%. De 1945 à 1950, la valeur immobilisée des voitures a augmenté de 52,7 millions de francs, ou 28,8%. Cependant, durant la même période, le nombre des véhicules a diminué de 50 voitures, ou 1,4%, et le nombre des places assises de 1625, ou 0,8%. Pour les wagons, l'augmentation de la valeur immobilisée est de 31,1 millions de francs, ou 21,5%, tandis que l'augmentation du nombre des véhicules est de 3, ou 0,02%.

S'il a été possible d'abaisser *la valeur au bilan*, qui est maintenant inférieure de 111,6 millions de francs à la valeur des immobilisations après l'assainissement, c'est grâce, d'une part, aux amortissements extraordinaires (voir remarques 1—3 ci-dessus), et d'autre part, à la forte réduction des renouvellements, dictée par la situation économique, durant les premières années qui ont suivi l'assainissement.

Le volume actuel des budgets de construction et des amortissements est tel que l'augmentation annuelle de la valeur immobilisée de l'ensemble des immobilisations dépasse les amortissements d'une année d'environ 30 millions de francs (cette année 30,7 millions de francs). Sans une autre quote-part annuelle affectée à la couverture de l'insuffisance d'amortissement des groupes « frais généraux » et « infrastructure », la valeur des immobilisations inscrite au bilan d'assainissement, qui ne peut être dépassée sans qu'un arrêté fédéral l'autorise, sera atteinte au plus tard en 1953/1954.

La valeur des *ouvrages inachevés* a diminué de 11,6 millions de francs par rapport à l'année précédente et atteint, à la fin de l'exercice, 73,4 millions de francs. Pour le détail, le *relevé des travaux et acquisitions les plus importants* (pages 55—71) renseigne sur les ouvrages en cours d'exécution.

La valeur des *terrains et immeubles acquis en vue d'extension future* n'a que peu changé.

Les *participations* se répartissent comme il suit:

	fr.
Usines électriques	19 600 000
Chemins de fer privés	184 896
Gares frigorifiques	36 142
Participations diverses de moindre importance	318 004
	20 139 042

Les participations à des usines électriques ont augmenté de 1,6 million de francs par suite du paiement ultérieur de la participation à l'usine électrique de Wassen S. A., non encore versée jusqu'à présent. Les autres participations n'ont que peu changé.

Valeurs réalisables et disponibles

La valeur des *approvisionnements de matériel* comprend:

	Etat au 31. 12. 49 fr.	Etat au 31. 12. 50 fr.
Matériel pour l'entretien et le renouvellement des immeubles et installations		
Voie de fer	50 956 578	49 783 342
Signaux et appareils de protection	4 521 670	4 916 761
Installations électriques	11 847 630	11 230 057
Matériel de construction divers	2 616 888	2 632 128
Matériel pour l'entretien et la construction de véhicules	30 815 475	26 926 520
Matériel divers		
Combustible	9 100 328	7 833 348
Uniformes	4 880 490	5 049 809
Objets d'inventaire	1 283 866	993 821
Matières d'éclairage, de nettoyage, de graissage, etc.	1 210 858	1 230 814
Divers	205 127	189 661
	117 438 910	110 786 261

Les approvisionnements sont évalués conformément aux prescriptions du code des obligations (art. 666); nous avons dû opérer des amortissements pour un montant de 0,5 million de francs au débit du compte de profits et pertes.

Les réserves de matériel pour l'entretien et la construction de véhicules ont diminué surtout par suite de l'emploi de ce matériel pour la construction de nouveaux véhicules (livraisons contractuelles des CFF aux maisons de construction). La diminution des approvisionnements de combustible provient de l'adaptation des stocks à la baisse de la consommation du charbon.

L'état des *titres en portefeuille* a augmenté de 0,1 million de francs par rapport à l'année précédente; il se compose des montants suivants:

	fr.
Obligations et créances diverses	767 738
Prêts hypothécaires	677 368
Actions	57 534
	1 502 640

Les principaux montants des *débiteurs* qui, par rapport à l'année précédente, ont diminué de 3 millions de francs, sont:

	fr.
Créances courantes envers les débiteurs	26 554 219
Chemins de fer allemands	6 005 622
Chemins de fer italiens de l'Etat	3 689 201
Divers	5 977 376
	42 226 418

Les *actifs transitoires* se composent des montants suivants:

	fr.
Avances aux gares pour le paiement de pensions et allocations de renchérissement	5 842 202
Primes anticipées à la CNAL	5 820 891
Divers	335 561
	11 998 654

Autres articles de l'actif

Par rapport à l'année précédente, les *comptes d'ordre* sont moins élevés de 5,1 millions de francs. Cette diminution provient de ce que, conformément à l'ordonnance sur la comptabilité des chemins de fer, l'encaisse des gares, stations et offices de change ne figure plus dans les comptes d'ordre mais dans les valeurs réalisables et disponibles (caisse, compte de chèques postaux, banques). Les comptes d'ordre sont les suivants:

	fr.
Contrôle du trafic	15 512 568
Travaux non achevés	936 999
Divers	486 525
	16 936 092

Les *frais d'émission et de conversion des emprunts* ont diminué de 661 000 francs, ce qui représente l'amortissement de l'année.

L'*insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure »* se trouve réduite de l'annuité de 1,7 million de francs portée au débit du compte de profits et pertes.

Capital propre

Le *capital de dotation* de la Confédération est resté inchangé à 400 millions de francs, alors que la *réserve légale* a été utilisée pour la couverture partielle du solde passif de 1949. La *réserve pour la couverture de gros dommages* s'est accrue d'un montant de 514 870 francs, dont 500 000 francs au débit du compte de profits et pertes et 14 870 francs au débit des ports du Rhin, à Bâle.

Capital de tiers

Les *engagements à longue échéance* ont augmenté, par rapport à l'année précédente, de 17,6 millions de francs. Ils comprennent à la fin de l'année les emprunts suivants:

		Remboursement	fr.
4%	Central-Suisse 1880	1883—1957	4 704 000
2⁸/₁₁%	Franco-Suisse 1868	1869—1958	4 127 750
3%	Jougne-Eclépens 1869	1869—1968	3 553 500
3%	Rente des chemins de fer 1890	— [1])	69 333 000
3%	CFF 1903, différé	1913—1962 [2])	63 732 500
3½%	» 1932	1938—1962	90 627 000
3½%	» 1935	1936—1960	61 429 000
3%	» 1938	1949—1973 [2])	341 840 000
2½%	» 1939, rescriptions	renouvelable	25 000 000
2%	» 1939 »	jusqu'en 1963	20 000 000
3½%	» 1941, CNAL	1951	20 000 000
3¼%	» 1946, Confédération suisse	1966	450 000 000
3¼%	» 1947, » »	1977	100 000 000
3%	» 1949, » »	1974	150 000 000
3½%	Bons de dépôts des CFF en faveur de la CPS	en tout temps	90 000 000
			1 494 346 750

[1]) L'emprunt peut être dénoncé en tout temps moyennant un préavis de 12 mois
[2]) Peut être dénoncé prématurément

Les *engagements à courte échéance* ont augmenté de 2,4 millions de francs par rapport à l'année précédente. L'article le plus important, les *créanciers divers*, se compose des montants suivants:

	fr.
Factures courantes des fournisseurs	42 324 772
Chemin de fer fédéral allemand	8 940 633
Société nationale des chemins de fer français	4 011 401
Chemins de fer fédéraux autrichiens	1 573 713
Divers	57 191 581
	114 042 100

Provisions et autres articles du passif

La provision pour titres et coupons prescrits a été utilisée pour le paiement de créances diverses. La provision pour subventions au canton d'Argovie en vue de la construction d'une route dans la vallée de la Surb a été payée à la direction des travaux de ce canton. Enfin, la provision pour l'assainissement de la caisse de pensions et de secours a été transférée à cette institution.

A la fin de l'année, les provisions sont les suivantes:

	fr.
Provision pour l'aménagement d'un musée des transports	300 000
Provision pour la réorganisation de la comptabilité	166 657
Provision pour créances étrangères en souffrance	2 500 000
	2 966 657

Les *autres articles du passif* ne donnent lieu à aucune observation spéciale. L'article principal concerne les décomptes en suspens du contrôle du trafic (9,2 millions de francs).

Remarques finales et propositions

Tous les engagements (amortissements réglementaires compris) ayant été tenus, l'exercice se solde par un excédent de produit de 1 669 400 fr. 65. Suivant les instructions du Département des postes et des chemins de fer et conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 7 avril 1948, nous avons porté cet excédent au compte de profits et pertes comme part annuelle à la diminution de l'insuffisance d'amortissement (inscrite au bilan) sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure » (les années précédentes et dans le budget, cette part avait été fixée à 20 millions). De cette façon, le compte de profits et pertes se trouve équilibré et boucle sans bénéfice ni déficit.

Ce résultat ne donne de l'exercice qu'une image incomplète parce que, d'une part, le compte de profits et pertes est grevé de charges qui n'ont rien à voir avec l'exercice (service des intérêts du déficit de la caisse de pensions et de secours, allocations de renchérissement aux pensionnaires, part annuelle à la diminution de l'insuffisance d'amortissement), et que, d'autre part, les amortissements réglementaires sur les immobilisations — surtout si nous les mesurons au coût actuel du remplacement des installations — sont calculés trop bas (nous soumettrons cette année encore au Conseil d'administration, à l'intention du Conseil fédéral, nos propositions de revision du règlement des amortissements).

Nous appuyant sur le rapport de gestion et les comptes, nous avons l'honneur de vous faire les propositions suivantes:

1. Les comptes des Chemins de fer fédéraux suisses pour 1950 sont approuvés.
2. La gestion des Chemins de fer fédéraux suisses en 1950 est approuvée.

Berne, le 12 avril 1951

Pour la Direction générale
des Chemins de fer fédéraux suisses

Le président
Lucchini

Tableaux

Compte de construction

Compte d'exploitation

Compte de profits et pertes

Bilan

Détail de l'article du bilan « Immeubles, installations et véhicules »

Clôture du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes 1903—1950

Recettes de transport 1903—1950

	fr.
Dépenses de construction	
pour:	
Immobilisations du chemin de fer	**128 866 838.33**
Immeubles et installations	*80 434 121.93*
Transformation et extension de gares et de bâtiments de service	18 519 218.52
Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie	5 766 309.43
Construction de nouvelles lignes et doublements de voies	13 402 595.34
Electrification de lignes	2 681 940.85
Renouvellements de voies et d'installations de la ligne de contact	
Renouvellements de voies et de branchements	35 752 018.07
Renouvellements d'installations de la ligne de contact	284 995.55
Achat de mobilier, machines et ustensiles	4 027 044.17
Véhicules	*48 432 716.40*
Véhicules moteurs	13 445 328.30
Voitures et fourgons	27 888 150.15
Wagons et wagons de service	7 099 237.95
Bateaux	—
Immobilisations des usines électriques	**6 006 050.95**
Usines électriques	5 188 550.86
Lignes de transport	171 191.60
Sous-stations	646 308.49
Immobilisations des ateliers	**2 009 752.30**
	136 882 641.58

pour l'année 1950

	fr.
Comptabilisation des dépenses de construction	
à la charge de:	
Compte des immobilisations (Dépenses de construction actives)	**109 978 747.81**
Chemin de fer	*102 997 475.26*
Immeubles et installations	55 747 744.06
Véhicules	47 249 731.20
Usines électriques	*5 398 356.85*
Ateliers	*1 573 537.45*
Service des bateaux sur le lac de Constance	*9 378.25*
Compte d'exploitation (Dépenses de construction non actives)	**26 903 893.77**
Chemin de fer	*25 859 984.82*
Immeubles et installations	24 676 999.62
Véhicules	1 182 985.20
Usines électriques	*607 694.10*
Ateliers	*436 214.85*
	136 882 641.58

Compte d'exploitation

	fr.
Charges	
Administration	**29 660 548.83**
Exploitation	**446 866 195.33**
Direction et charges générales	*15 937 262.09*
Prestations d'exploitation	*285 727 728.08*
Surveillance de la voie	8 711 992.82
Service des gares	156 999 093.31
Accompagnement des trains	35 954 352.96
Traction	83 452 174.04
Service des bateaux sur le lac de Constance	610 114.95
Entretien	*145 201 205.16*
Immeubles et installations	81 809 094.53
Véhicules	63 108 691.18
Installations et véhicules du service des bateaux sur le lac de Constance	283 419.45
Divers	**10 509 655.72**
Total des charges	**487 036 399.88**
Excédent d'exploitation	**154 832 313.95**
	641 868 713.83

our l'année 1950

	fr.
Produits	
Recettes de transport	**589 694 636.43**
Transport des voyageurs	*263 788 911.30*
Transport des bagages et envois express	*19 830 859.80*
Transports postaux	*17 034 634.85*
Transport des animaux	*5 851 982.31*
Transport des marchandises	*283 188 248.17*
Produits divers	**52 174 077.40**
otal des produits	**641 868 713.83**

Compte de profits et pertes

Charges

	fr.	fr.
Amortissements		
des immobilisations	76 483 514.13	
des valeurs réalisables et disponibles	572 580.75	
des frais d'emprunts	661 000.—	
couverture de l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations «frais généraux» et «infrastructure»	1 669 400.65	79 386 495.53
Frais de capitaux		
intérêts des engagements à longue échéance	47 219 522.20	
intérêts des engagements à courte échéance	3 125 295.73	
frais de finance	252 622.76	50 597 440.69
Versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours		23 355 964.30
Allocations de renchérissement aux pensionnaires		21 964 821.15
Réserve pour la couverture de gros dommages		500 000.—
Autres charges		
Subventions	155 199.47	
Divers	1 250 984.83	1 406 184.30
Total des charges		177 210 905.97

pur l'année 1950

	fr.
Produits	
Excédent d'exploitation	154 832 313.95
Amortissements, intérêts et provisions internes	19 680 615.72
Produit de terrains et d'immeubles achetés en vue d'extension future	523 427.75
Produit des participations	735 110.65
Produit des valeurs réalisables et disponibles	561 866.90
Autres produits	877 571.—
Total des produits	177 210 905.97

Bilan a

	fr.
Actif	
Immobilisations	**1 796 836 972.20**
Immeubles, installations et véhicules [1])	1 694 120 614.48
Ouvrages inachevés	73 350 417.97
Terrains et immeubles acquis en vue d'extension future	9 226 897.35
Participations	20 139 042.40
Valeurs réalisables et disponibles	**184 290 466.75**
Approvisionnements de matériel	110 786 260.70
Titres en portefeuille	1 502 639.60
Débiteurs	42 226 417.91
Caisse, compte de chèques postaux, banques	17 776 494.64
Actifs transitoires	11 998 653.90
Autres articles de l'actif	**183 685 910.37**
Comptes d'ordre	16 936 092.22
Frais d'émission et de conversion des emprunts	8 419 218.80
Insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure »	158 330 599.35
	2 164 813 349.32

[1]) voir page 52

1 décembre 1950

	fr.
Passif	
Capital propre	**415 036 129.42**
Capital de dotation	400 000 000.—
Réserve légale	—
Réserve pour la couverture de gros dommages	15 036 129.42
Capital de tiers	**1 732 273 717.86**
Engagements à longue échéance	*1 494 346 750.—*
Emprunts consolidés	684 346 750.—
Prêts du Département fédéral des finances	700 000 000.—
Prêt de la Caisse nationale suisse d'assurance	20 000 000.—
Bons de dépôt en faveur de la Caisse de pensions et de secours des CFF	90 000 000.—
Engagements à courte échéance	*237 926 967.86*
Créance du Département fédéral des finances, compte courant	53 163 333.19
Créance des caisses de secours des CFF	34 300 223.31
Titres et coupons échus	4 577 434.60
Prorata d'intérêts non échus	8 183 190.95
Obligations dérivant des rentes-responsabilité civile et des suppléments de rente en cours	12 787 778.20
Dépôts en espèces, retenues de garantie d'entrepreneurs, etc.	7 079 975.05
Créanciers divers	114 042 099.67
Banques	3 487 051.09
Passifs transitoires	305 881.80
Provisions	**2 966 657.40**
Autres articles du passif	**14 536 844.64**
Comptes d'ordre	14 536 844.64
	2 164 813 349.32

Détail de l'article du bilan « Immeubles, installations et véhicules »

Groupe d'immobilisations 1	Valeur immobilisée 2	Amortissements 3	Valeur au bilan 4	
	fr.	fr.	fr.	en % de la col. 2
Chemin de fer	**2 992 936 557.07**	**1 468 915 068.39**	**1 524 021 488.68**	**51**
Immeubles et installations	*2 159 093 775.16*	*986 729 095.74*	*1 172 364 679.42*	*54*
Frais généraux (projets et direction des travaux, intérêts de construction)	195 157 855.83	114 991 655.—	80 166 200.83	41
Terrains et droits	200 920 423.31	—	200 920 423.31	100
Infrastructure	751 261 826.41	259 494 446.15	491 767 380.26	65
Voie de fer	349 888 381.45	306 465 851.10	43 422 530.35	12
Bâtiments et installations fixes	271 549 021.56	109 247 171.—	162 301 850.56	60
Installations de la ligne de contact	151 878 199.06	73 325 840.—	78 552 359.06	52
Télécommunications et installations de sécurité	192 579 625.74	96 625 048.—	95 954 577.74	50
Mobilier et ustensiles	45 858 441.80	26 579 084.49	19 279 357.31	42
Véhicules	*833 842 781.91*	*482 185 972.65*	*351 656 809.26*	*42*
Véhicules moteurs	384 646 282.77	249 570 790.—	135 075 492.77	35
Voitures et fourgons	261 865 654.—	137 767 215.—	124 098 439.—	47
Wagons et wagons de service	187 330 845.14	94 847 967.65	92 482 877.49	49
Usines électriques	**250 187 109.74**	**98 146 766.12**	**152 040 343.62**	**61**
Usines	158 638 804.90	57 899 051.95	100 739 752.95	64
Lignes de transport	44 131 349.56	19 042 824.87	25 088 524.69	57
Sous-stations	47 416 955.28	21 204 889.30	26 212 065.98	55
Ateliers	**40 333 570.58**	**22 660 340.—**	**17 673 230.58**	**44**
Service des bateaux sur le lac de Constance	**3 346 578.52**	**2 961 026.92**	**385 551.60**	**12**
Installations et machines	947 227.14	901 892.59	45 334.55	5
Bateaux	2 399 351.38	2 059 134.33	340 217.05	14
	3 286 803 815.91	**1 592 683 201.43**	**1 694 120 614.48**	**52**

Clôtures du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes 1903—1950

Année	Compte d'exploitation			Compte de profits et pertes				Année
	Recettes d'exploitation	Dépenses d'exploitation	Excédent des recettes d'exploitation	Recettes	Dépenses	Solde actif	Solde passif	
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	
1903	111 162 317	72 843 405	38 318 912	52 733 897	52 818 046	—	84 149	1903
1904	114 631 785	77 587 053	37 044 732	53 163 791	53 606 926	—	443 135	1904
1905	120 677 369	80 156 945	40 520 424	55 484 628	54 893 629	590 999	—	1905
1906	132 837 573	87 407 906	45 429 667	58 212 022	53 435 232	4 776 790	—	1906
1907	142 934 991	96 450 388	46 484 603	57 615 928	55 680 543	1 935 385	—	1907
1908	142 129 314	100 958 946	41 170 368	52 668 511	55 952 398	—	3 283 887	1908
1909	165 540 622	111 550 171	53 990 451	64 662 073	71 292 372	—	6 630 299	1909
1910	187 604 055	117 130 672	70 473 383	83 078 335	75 129 577	7 948 758	—	1910
1911	196 511 857	124 647 775	71 864 082	85 195 477	78 084 593	7 110 884	—	1911
1912	206 056 419	136 883 959	69 172 460	84 342 944	75 116 349	9 226 595	—	1912
1913	212 721 315	142 405 716	70 315 599	85 800 944	84 187 587	1 613 357	—	1913
1914	183 538 680	135 194 538	48 344 142	60 873 607	78 108 858	—	17 235 251	1914
1915	176 271 286	125 529 063	50 742 223	62 260 685	78 890 805	—	16 630 120	1915
1916	192 597 561	138 762 930	53 834 631	66 614 352	85 321 179	—	18 706 827	1916
1917	201 441 792	158 907 063	42 534 729	53 460 460	82 698 855	—	29 238 395	1917
1918	239 288 579	217 714 510	21 574 069	33 610 554	88 459 481	—	54 848 927	1918
1919	341 746 756	290 892 080	50 854 676	65 573 214	96 417 278	—	30 844 064	1919
1920	394 030 776	358 327 883	35 702 893	63 737 612	95 438 926	—	31 701 314	1920
1921	353 972 187	341 918 002	12 054 185	34 339 857	106 845 698	—	72 505 841	1921
1922	344 215 450	313 712 867	30 502 583	75 955 833	121 469 512	—	45 513 679	1922
1923	367 694 186	260 246 837	107 447 349	124 186 520	120 495 532	3 690 988	—	1923
1924	404 510 301	272 031 489	132 478 812	148 793 341	133 639 807	15 153 534	—	1924
1925	385 942 258	276 071 357	109 870 901	137 803 196	136 318 255	1 484 941	—	1925
1926	376 079 223	266 152 873	109 926 350	128 950 489	138 529 830	—	9 579 341	1926
1927	395 525 415	267 050 533	128 474 882	150 138 417	146 987 261	3 151 156	—	1927
1928	420 167 809	268 560 075	151 607 734	173 256 621	166 160 338	7 096 283	—	1928
1929	431 357 872	280 382 031	150 975 841	208 612 358	193 578 194	15 034 164	—	1929
1930	420 546 375	291 419 950	129 126 425	154 831 536	153 236 698	1 594 838	—	1930
1931	389 449 904[1])	283 282 101	106 167 803	139 314 407	149 388 067	—	10 073 660	1931
1932	342 953 326[2])	273 301 767	69 651 559	108 770 302	158 593 506	—	49 823 204	1932
1933	336 615 946	259 924 815	76 691 131	105 055 217	153 873 822	—	48 818 605	1933
1934	333 586 857	247 572 243	86 014 614	114 506 954	157 476 061	—	42 969 107	1934
1935	314 775 834	240 337 181	74 438 653	100 925 775	159 648 635	—	58 722 860	1935
1936	291 366 033	224 727 854	66 638 179	95 348 108	163 028 483	—	67 680 375	1936
1937	338 312 023	224 628 513	113 683 510	141 765 903	156 322 681	—	14 556 778	1937
1938	323 141 000	229 484 644	93 656 356	121 119 786	156 357 837	—	35 238 051	1938
1939	361 168 840[3])	223 895 145	137 273 695	165 504 070	158 025 918	7 478 152	—	1939
1940	397 795 443	238 767 329	159 028 114	191 321 928	177 916 995	13 404 933	—	1940
1941	454 993 471	260 611 890	194 381 581	232 628 709	214 162 905	18 465 804	—	1941
1942	468 327 091	288 397 820	179 929 271	224 067 725	221 568 135	2 499 590	—	1942
1943	479 202 331	315 573 659	163 628 672	194 691 084	194 299 677	391 407	—	1943
1944	504 677 007	345 239 218	159 437 789	223 126 120	223 102 702	23 418	—	1944
1945	511 591 028	365 157 930	146 433 098	160 881 542	186 477 669	—	25 596 127	1945
1946	586 510 263	387 415 430[4])	199 094 833	227 043 396	201 678 216	25 365 180[5])	—	1946
1947	634 787 142	437 222 967	197 564 175	219 927 267	194 518 954	25 408 313	—	1947
	Produits d'exploitation	Charges d'exploitation	Excédent d'exploitation	Produits	Charges	Solde actif	Solde passif	
1948[6])	677 329 740	495 620 935	181 708 805	205 349 535	190 338 723	15 010 812	—	1948[6])
1949	635 528 825	503 546 191	131 982 634	160 775 256	200 542 000	—	39 766 744	1949
1950	641 868 714	487 036 400	154 832 314	177 210 906	177 210 906	— [7])	—	1950

[1]) à partir de 1931, sans le produit brut des usines électriques.
[2]) à partir de 1932, sans le produit brut des ateliers.
[3]) à partir de 1939, sans le produit brut de l'économat.
[4]) Sans les frais pour le remplacement d'immeubles et d'installations qui figurent dans le compte de construction à partir du 1er janvier 1946.
[5]) Montant porté à 25 365 180 fr. par l'arrêté du Conseil fédéral du 12 juin 1947 sur l'approbation des comptes et du rapport de gestion des CFF pour l'année 1946.
[6]) A partir du 1er janvier 1948, un nouveau système comptable a été introduit; dès cette date, les résultats ne sont pas comparables à ceux des années antérieures.
[7]) L'exédent des produits de fr. 1 669 400,65 a été porté, selon décision du Département des postes et chemins de fer, au compte de profit et pertes pour amortir l'insuffisance d'amortissement.

Recettes de transport 1903—1950

Année	Transport des voyageurs		Transport des bagages, animaux et marchandises		Transports postaux		Total	Année
	fr.	%	fr.	%	fr.	%	fr.	
1903	43 909 319	41,40	61 226 977	57,73	917 046	0,87	106 053 342	1903
1904	45 427 823	41,61	62 716 318	57,45	1 021 227	0,94	109 165 368	1904
1905	48 154 781	41,89	65 744 469	57,19	1 063 915	0,92	114 963 165	1905
1906	53 516 096	42,17	72 235 881	56,91	1 169 517	0,92	126 921 494	1906
1907	56 283 797	41,18	79 156 691	57,92	1 233 355	0,90	136 673 843	1907
1908	58 046 388	42,78	76 377 584	56,28	1 279 025	0,94	135 702 997	1908
1909	66 457 152	41,86	90 652 214	57,11	1 635 818	1,03	158 745 184	1909
1910	75 598 155	42,03	102 378 861	56,92	1 884 736	1,05	179 861 752	1910
1911	77 855 305	41,31	108 602 135	57,62	2 011 177	1,07	188 468 617	1911
1912	79 741 480	40,33	115 789 503	58,57	2 166 191	1,10	197 697 174	1912
1913	84 589 152	41,51	116 985 400	57,40	2 214 711	1,09	203 789 263	1913
1914	72 133 759	41,18	101 200 404	57,77	1 833 897	1,05	175 168 060	1914
1915	56 116 761	33,59	109 206 815	65,38	1 721 506	1,03	167 045 082	1915
1916	63 028 485	34,80	116 704 138	64,43	1 396 750	0,77	181 129 373	1916
1917	69 688 729	37,01	116 800 929	62,02	1 822 648	0,97	188 312 306	1917
1918	74 016 223	32,83	149 075 283	66,13	2 333 247	1,04	225 424 753	1918
1919	99 726 666	30,31	226 441 552	68,82	2 881 095	0,87	329 049 313	1919
1920	123 252 769	32,34	254 723 277	66,84	3 131 359	0,82	381 107 405	1920
1921	124 806 120	37,60	201 929 111	60,83	5 210 683	1,57	331 945 914	1921
1922	121 130 924	37,23	199 117 541	61,20	5 114 351	1,57	325 362 816	1922
1923	127 163 161	36,52	214 472 581	61,60	6 530 811	1,88	348 166 553	1923
1924	132 450 507	34,74	242 197 584	63,54	6 543 692	1,72	381 191 783	1924
1925	139 564 246	38,56	215 545 496	59,56	6 794 880	1,88	361 904 622	1925
1926	137 397 163	38,98	207 954 938	59,00	7 103 473	2,02	352 455 574	1926
1927	142 821 280	38,60	219 471 693	59,32	7 704 755	2,08	369 997 728	1927
1928	151 367 138	38,65	231 603 831	59,13	8 692 994	2,22	391 663 963	1928
1929	156 241 518	38,87	236 592 537	58,86	9 111 198	2,27	401 945 253	1929
1930	159 120 836	40,68	222 976 383	57,00	9 080 093	2,32	391 177 312	1930
1931	150 722 568	40,36	213 919 834	57,28	8 808 353	2,36	373 450 755	1931
1932	136 755 361	41,35	185 984 621	56,23	8 014 890	2,42	330 754 872	1932
1933	135 213 517	41,71	181 132 330	55,88	7 824 175	2,41	324 170 022	1933
1934	133 214 665	41,47	180 445 260	56,17	7 596 525	2,36	321 256 450	1934
1935	126 344 291	41,69	169 504 256	55,94	7 192 081	2,37	303 040 628	1935
1936	120 168 760	43,02	152 268 879	54,51	6 883 781	2,47	279 321 420	1936
1937	133 034 132	41,11	180 915 622	55,91	9 645 080	2,98	323 594 834	1937
1938	131 906 116	42,88	165 849 289	53,91	9 867 589	3,21	307 622 994	1938
1939	133 639 884	38,42	204 600 573	58,83	9 566 861	2,75	347 807 318	1939
1940	136 217 605	35,47	238 444 624	62,09	9 382 241	2,44	384 044 470	1940
1941	161 620 250	36,73	268 257 812	60,96	10 162 903	2,31	440 040 965	1941
1942	176 811 536	39,09	264 657 609	58,50	10 900 906	2,41	452 370 051	1942
1943	193 685 406	41,92	256 485 920	55,52	11 834 428	2,56	462 005 754	1943
1944	222 580 181	45,84	249 906 471	51,47	13 050 370	2,69	485 537 022	1944
1945	254 254 183	51,58	224 048 880	45,45	14 666 461	2,97	492 969 524	1945
1946	258 239 672	45,80	290 276 592	51,48	15 314 482	2,72	563 830 746	1946
1947	269 966 812	44,14	325 410 151	53,21	16 211 791	2,65	611 588 754	1947
1948	276 623 663	44,64	326 384 509	52,67	16 647 060	2,69	619 655 232	1948
1949	278 250 472	47,77	287 596 484	49,38	16 600 721	2,85	582 447 677	1949
1950	263 788 911	44,73	308 871 091	52,38	17 034 635	2,89	589 694 637	1950