

Résultats financiers et comptes

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): - **(1960)**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

Résultats financiers et comptes



Les machines de bureau modernes facilitent le dépouillement des documents comptables

I. Recettes de transport

Les recettes de transport ont évolué depuis 1958 de la manière suivante:

| | 1958 | 1959 | 1960 | |
|--|-------|-----------------------|-------|-------|
| | | En millions de francs | | % |
| Service des voyageurs | 348,9 | 360,3 | 392,7 | 39,6 |
| Ensemble du trafic des marchandises: | | | | |
| Bagages et colis express | 33,3 | 35,4 | 42,2 | 4,2 |
| Transports postaux | 32,2 | 33,3 | 34,7 | 3,5 |
| Animaux | 6,1 | 6,3 | 6,0 | 0,6 |
| Marchandises | 410,3 | 443,8 | 516,8 | 52,1 |
| Total de l'ensemble du trafic des marchandises | 481,9 | 518,8 | 599,7 | 60,4 |
| Recettes de transport | 830,8 | 879,1 | 992,4 | 100,0 |

Le chiffre record de 1959 est encore dépassé de 113,3 millions de francs, ou 12,9%, le service des voyageurs participant à cette progression pour 32,4 millions et l'ensemble du trafic des marchandises pour 80,9 millions.

Dans le service des voyageurs, l'augmentation des recettes résulte presque exclusivement de la réforme des tarifs du 1er octobre 1959. Le nombre des personnes transportées ne s'est en effet accru que de 1,2% d'une année à l'autre.

Voici, comparées à celles des deux exercices précédents, les recettes du service des voyageurs telles qu'elles se répartissent entre les différents groupes de trafic :

| | 1958 | 1959 | 1960 | % |
|-------------------------------|--------------|-----------------------|--------------|--------------|
| | | En millions de francs | | |
| Voyageurs isolés | 239,9 | 247,1 | 270,5 | 68,9 |
| Voyageurs en groupe | 27,4 | 28,9 | 29,4 | 7,5 |
| Abonnés | 66,7 | 70,2 | 77,1 | 19,6 |
| Autres trafics. | 14,9 | 14,1 | 15,7 | 4,0 |
| | <u>348,9</u> | <u>360,3</u> | <u>392,7</u> | <u>100,0</u> |

La réforme des tarifs du 1er octobre 1959 est aussi à l'origine de la majeure partie du surcroît de recettes – 6,8 millions de francs, ou 19,3% – enregistré en service des bagages et des colis express. Quant au meilleur rendement des transports postaux, il ne s'explique que par le développement ininterrompu du trafic des messageries. Pour les marchandises proprement dites, l'augmentation annuelle est de 73 millions de francs, ou 16,4% par rapport à 1959. Cette forte avance est due presque uniquement à l'essor des transports, surtout dans le domaine des importations et du transit. Seul le trafic des animaux a tendance à diminuer. Le chapitre «Trafic et exploitation», pages 1 et 2, donne des précisions au sujet des transports de voyageurs et de marchandises.

II. Considérations générales

1. Compte de résultats

Le tableau ci-après récapitule les produits et les charges du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes, abstraction faite des montants débités ou crédités sur le plan interne. Pour faciliter les comparaisons d'ordre chronologique, une distinction a été établie entre les charges ordinaires et les charges extraordinaires. On ne saurait donc rapprocher purement et simplement ces chiffres de ceux qui figurent dans les deux comptes cités, mais ils concordent avec ceux de l'aperçu chronologique de la page 72.

| | 1959 | 1960 | Différence |
|--|-----------------------|--------|------------|
| | En millions de francs | | |
| Recettes du service des voyageurs. | 360,3 | 392,7 | + 32,4 |
| Recettes de l'ensemble du trafic des marchandises | 518,8 | 599,7 | + 80,9 |
| Total des recettes de transport | 879,1 | 992,4 | + 113,3 |
| Autres produits. | 93,2 | 102,2 | + 9,0 |
| Total des produits | 972,3 | 1094,6 | + 122,3 |
| Charges pour le personnel | 582,7 | 597,1 | + 14,4 |
| Frais de choses. | 196,9 | 214,9 | + 18,0 |
| Amortissements réglementaires d'immobilisations . | 126,9 | 132,8 | + 5,9 |
| Frais de capitaux | 48,3 | 51,6 | + 3,3 |
| Total des charges ordinaires | 954,8 | 996,4 | + 41,6 |
| Excédent d'exploitation | 17,5 | 98,2 | + 80,7 |
| Amortissement du solde des frais généraux du compte des immobilisations | — | 47,2 | + 47,2 |
| Attribution à la réserve pour l'amélioration des installations du trafic rail/route. | 8 | 12 | + 4 |
| Autres charges extraordinaires. | — | 11 | + 11 |
| Bénéfice net de l'exercice | 9,5 | 28 | + 18,5 |
| Solde actif de l'exercice précédent. | 1,9 | 3,4 | + 1,5 |
| Attribution à la réserve légale | 8 | 8 | — |
| Intérêt sur le capital de dotation | — | 16 | + 16 |
| Solde actif à la disposition de l'Assemblée fédérale | 3,4 | 7,4 | + 4 |

Le total des produits – 1094,6 millions de francs – dépasse pour la première fois le milliard. Il a augmenté de 122,3 millions de francs, ou 12,6%, par rapport à 1959, tandis que les charges ordinaires se sont aggravées de 41,6 millions, ou 4,4%. L'excédent d'exploitation s'est donc encore amélioré de 80,7 millions. Les produits marquent une avance de 113,3 millions de francs dans le secteur des transports, et les « autres produits » ont fait un bond de 9 millions. Ce dernier article comprend divers produits du compte d'exploitation, ceux du compte de profits et pertes, de même que les montants crédités pour des fournitures et des prestations à la charge de divers comptes de résultats et du bilan.

L'excédent d'exploitation, de 98,2 millions de francs, est le plus élevé que les CFF aient jamais enregistré. Mais il ne l'est que nominalement, car il y en a eu de meilleurs proportionnellement à la somme des produits ou des charges. Les chiffres des cinq exercices qui ont laissé les excédents les plus forts le prouvent:

| | Années | 1946 | 1947 | 1955 | 1957 | 1960 |
|--|-----------------------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Total des produits | en millions de francs | 620,2 | 676,0 | 851,1 | 949,7 | 1094,6 |
| Total des charges ordinaires | en millions de francs | 545,8 | 606,9 | 761,1 | 874,7 | 996,4 |
| Excédent d'exploitation | en millions de francs | 74,4 | 69,1 | 90,0 | 75,0 | 98,2 |
| Excédent d'exploitation en pour-cent | | | | | | |
| – du total des produits | % | 12,0 | 10,2 | 10,6 | 7,9 | 9,0 |
| – du total des charges ordinaires | % | 13,6 | 11,4 | 11,8 | 8,6 | 9,9 |

L'excédent d'exploitation de 1960, qui correspond pourtant à des produits très supérieurs, est relativement moins élevé que ceux de 1946, 1947 et 1955, parce que les charges ont beaucoup augmenté. Si le réseau n'avait pas travaillé dans des conditions optimums au cours du dernier exercice, l'excédent se serait encore amoindri comparativement à la somme des produits ou des charges ordinaires. Le degré d'utilisation optimum a d'ailleurs déjà été dépassé dans diverses gares et sur certaines lignes.

L'amortissement du solde des frais généraux du compte des immobilisations, savoir 47,2 millions de francs de dépenses résultant de l'établissement des projets, de la direction des travaux et du paiement des intérêts intercalaires, qui est devenu possible grâce au bon résultat comptable, est en fait un amortissement extraordinaire, conforme aux principes régissant la comptabilisation des frais généraux depuis 1946. Il se traduit par une nouvelle amélioration, fort souhaitable, du bilan, tout en facilitant le financement des travaux. Des précisions sont données dans les commentaires relatifs au compte de profits et pertes, page 61.

En versant 12 millions de francs à la réserve pour l'amélioration des installations rail/route, les Chemins de fer fédéraux montrent une fois de plus qu'ils sont disposés à contribuer dans la mesure de leurs moyens à la suppression des passages à niveau dangereux.

Parmi les autres charges extraordinaires figurent 7 millions de francs destinés à alimenter les réserves pour travaux d'entretien, 2 millions pour l'amortissement de stocks de matériel et 2 millions attribués à une réserve constituée en vue de l'Exposition nationale de 1964 à Lausanne.

Avec les 8 millions de francs qui lui sont attribués comme l'an passé, la réserve légale atteint maintenant 20% du capital de dotation, c'est-à-dire le plafond fixé dans la loi sur les Chemins de fer fédéraux. Ce maximum de 80 millions n'est toutefois pas en rapport avec l'importance et la vulnérabilité de l'entreprise: il ne représente plus que 8% des recettes de transport.

Un intérêt de 4% est versé sur le capital de dotation, de sorte que, pour la sixième fois depuis l'assainissement, la Confédération perçoit le maximum légal pour sa mise de fonds. Le taux moyen de l'intérêt payé pour les quinze exercices de 1946 à 1960 s'établit à 1,717%, abstraction faite des 13 millions représentant la participation fédérale à la couverture du déficit de 1949.

Quant au solde actif du compte de profits et pertes, qui est de 7,4 millions de francs, nous proposons à l'Assemblée fédérale, selon l'usage en honneur depuis 1952, de le porter à compte nouveau.

2. Charges pour le personnel

Les charges pour le personnel sont de loin les plus lourdes de toutes celles des Chemins de fer fédéraux. Pour cette raison, nous les commentons à part et globalement ci-après, quel que soit le compte (compte d'exploitation, compte de construction, comptes de magasin, etc.) à la charge duquel le personnel a travaillé. Par rapport à l'année précédente et au budget, elles se décomposent comme il suit:

| | Compte de 1959 fr. | Budget de 1960 fr. | Compte de 1960 fr. |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Traitements et salaires | 390 473 227 | 395 293 300 | 395 940 409 |
| Allocations de renchérissement | 14 052 124 | 14 217 300 | 14 213 525 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| Indemnités de résidence | 404 525 351 | 409 510 600 | 410 153 934 |
| Allocations pour enfants, y compris les allocations de renchérissement | 10 832 198 | 10 874 800 | 11 840 661 |
| Autres éléments des traitements et salaires | 16 486 551 | 16 244 300 | 17 530 485 |
| Total des traitements et salaires, y compris les éléments qui s'y rapportent | 3 520 498 | 2 822 300 | 2 797 745 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| Allocations supplémentaires du personnel roulant | 435 364 598 | 439 452 000 | 442 322 825 |
| Indemnités pour service de nuit | 10 733 880 | 10 347 000 | 10 898 019 |
| Indemnités pour voyages de service et déplacements | 7 616 559 | 7 742 300 | 7 713 440 |
| Indemnités diverses | 5 356 545 | 5 603 500 | 5 696 846 |
| Uniformes | 2 066 985 | 2 444 700 | 4 517 053 |
| Contributions périodiques à la caisse de pensions et de secours (CPS) | 4 487 432 | 4 164 100 | 4 415 575 |
| Versement unique à la CPS pour l'augmentation du gain assuré | 27 304 037 | 27 548 900 | 28 636 513 |
| Contributions à l'AVS, à l'assurance-invalidité et aux allocations pour perte de gain | 13 100 000 | 3 200 000 | 13 846 767 |
| Assurance-accidents | 8 563 675 | 8 735 400 | 10 513 549 |
| Autres dépenses pour le personnel | 10 265 724 | 10 285 200 | 10 096 419 |
| | 791 437 | 664 500 | 1 650 990 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| Participations de tiers et du personnel aux dépenses pour le personnel | 525 650 872 | 520 187 600 | 540 307 996 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| Dépenses pour le propre personnel des CFF | — 5 530 890 | — 5 267 300 | — 5 731 208 |
| Dépenses pour la main-d'œuvre étrangère aux CFF | 520 119 982 | 514 920 300 | 534 576 788 |
| | 11 766 828 | 9 837 500 | 11 989 575 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| Dépenses à la charge du compte de profits et pertes: | 531 886 810 | 524 757 800 | 546 566 363 |
| Versements complémentaires à la CPS et allocations de renchérissement aux bénéficiaires de rentes: | | | |
| Intérêt du déficit de la réserve mathématique | 22 459 223 | 22 440 000 | 22 109 756 |
| Garantie de l'intérêt | 3 367 298 | 3 630 000 | 3 399 185 |
| Compensation de l'augmentation de la réserve mathématique résultant de l'incorporation d'une partie des allocations de renchérissement dans les rentes | 21 355 000 | 21 355 000 | 21 355 000 |
| Allocations de renchérissement aux bénéficiaires de rentes | 3 636 003 | 3 500 000 | 3 633 149 |
| Total des charges pour le personnel | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| | 582 704 334 | 575 682 800 | 597 063 453 |

Le nouveau règlement des fonctionnaires qui est entré en vigueur le 1er décembre 1959 a entraîné un surcroît de dépenses provenant surtout de l'assouplissement des dispositions relatives aux allocations pour enfants et à l'imputation de rentes sur les traitements et salaires.

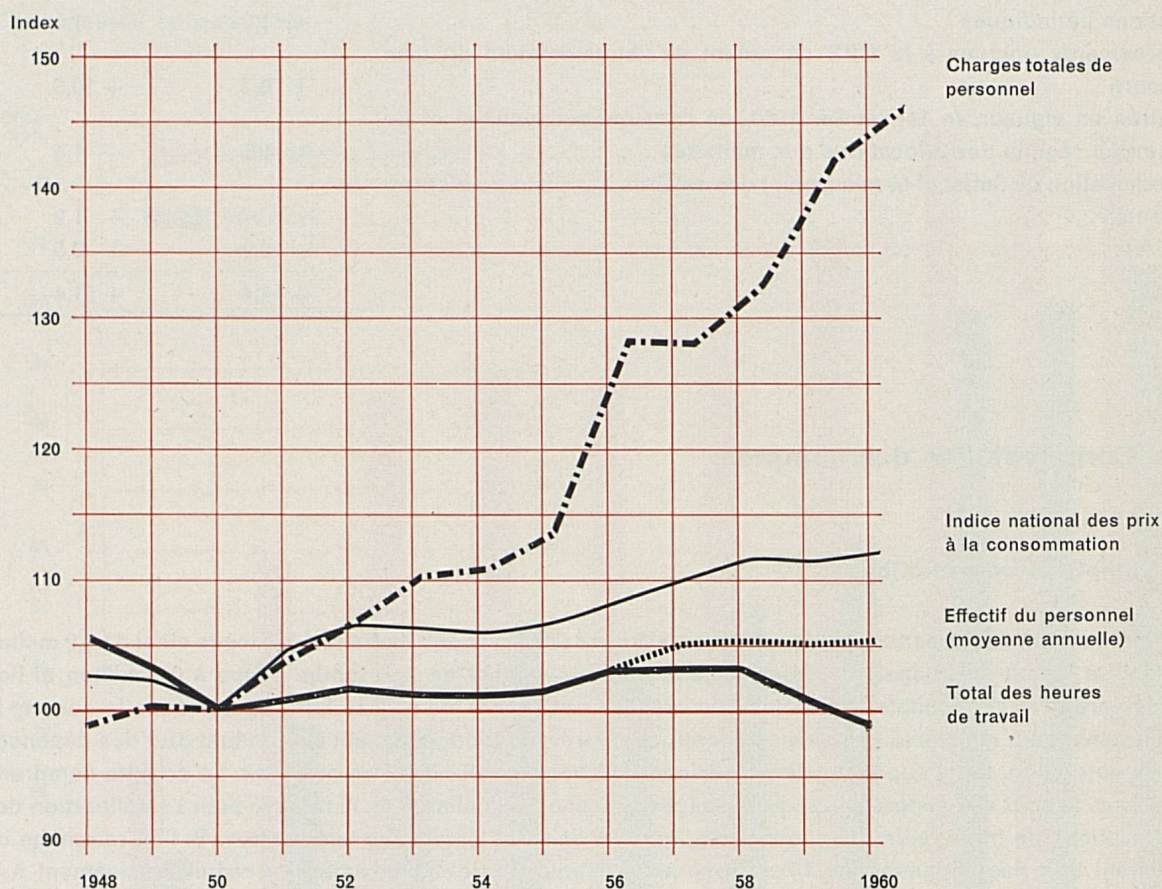
L'effectif du personnel n'ayant que très peu augmenté malgré la réduction de la durée du travail, les heures supplémentaires ont été beaucoup plus nombreuses qu'au cours des exercices antérieurs. Elles ont coûté 2,5 millions de francs, contre 0,4 million en 1959.

L'entrée en vigueur, le 1er janvier 1960, des statuts révisés de la caisse de pensions et de secours (CPS) s'est traduite par un relèvement du gain assuré pour la majeure partie du personnel des CFF, qui a entraîné une augmentation des contributions périodiques et des versements uniques à ladite caisse. Ces répercussions n'étaient pas encore connues lors de l'établissement du budget.

La «participation de tiers et du personnel aux dépenses pour le personnel» englobe les indemnités de chômage et rentes de la CNAL et de l'assurance militaire, les allocations pour perte de gain en cas de service militaire, la part des primes payée par le personnel pour l'assurance en cas d'accidents non professionnels, ainsi que d'autres rentrées du même ordre.

Le montant figurant sous «garantie de l'intérêt» correspond à la différence entre l'intérêt effectif des avoirs de la CPS gérés par les Chemins de fer fédéraux et l'intérêt de 4% garanti statutairement.

Charges et effectif de personnel; heures de travail



Les courbes montrent, d'une part, l'évolution de la charge pour le personnel depuis 1948 et, d'autre part, l'effectif et les heures de travail, ainsi que l'indice national des prix à la consommation. On a pris comme base l'exercice 1950, car l'effectif du personnel était excessif en 1948 et le renchérissement n'a été pleinement compensé qu'en 1950. La différence entre l'indice des prix à la consommation et la charge pour le personnel n'équivaut pas à l'augmentation du salaire réel; d'une part, en effet, les frais de personnel tiennent aussi compte de l'augmentation de l'effectif et, d'autre part, il n'y a pas eu de grands changements de 1948 à 1960 dans la charge que représentent l'intérêt du déficit de la réserve mathématique de la CPS et la garantie d'intérêt de cette même caisse. Jusqu'à 1956, la courbe des heures de travail évolue parallèlement à celle de l'effectif du personnel; par la suite, elle s'abaisse du fait que le nombre des jours de repos annuels du personnel soumis à la loi sur la durée du travail a été porté de 56 à 60 à partir du 1er janvier 1957 et que la durée du travail a été réduite de deux heures par semaine dès le 1er juin 1959. Si, par rapport à 1948, l'effectif du personnel s'est accru de 1384 agents, le nombre d'heures de travail a fléchi de 2,3 millions d'unités.

Différence en millions de francs
par rapport au
compte 1959 budget 1960

Les facteurs de l'augmentation des charges pour le personnel ont été les suivants:

| | | |
|---|--------|--------|
| Participation du personnel au paiement des primes de l'assurance en cas d'accidents non professionnels portée de $\frac{1}{5}$ à $\frac{1}{3}$ à partir du 1er janvier 1960 | - 0,5 | - 0,5 |
| Attribution au fonds de secours pour prestations générales d'assistance | + 1,0 | + 1,0 |
| Accroissement de l'effectif du propre personnel | + 5,2 | + 1,0 |
| Revision du règlement des fonctionnaires (ordonnance du Conseil fédéral du 10 novembre 1959) | + 1,6 | + 1,6 |
| Classement de localités dans des zones où l'allocation de résidence est plus élevée (ordonnance du Département fédéral des finances et des douanes du 23 décembre 1959) | + 0,9 | + 0,9 |
| Indemnités pour heures supplémentaires. | + 2,1 | + 1,9 |
| Répercussions de la revision des statuts de la CPS sur les contributions périodiques. | + 1,0 | + 1,0 |
| Versements uniques à la CPS découlant de l'augmentation du gain assuré | + 0,7 | + 10,6 |
| Entrée en vigueur, le 1er janvier 1960, de l'assurance-invalidité et du nouveau régime des allocations aux militaires | + 1,5 | + 1,5 |
| Modification de l'effectif et relèvement des salaires des ouvriers d'entrepreneur. | - | + 1,9 |
| Divers | + 0,9 | + 0,5 |
| | + 14,4 | + 21,4 |

III. Commentaires des comptes

1. Compte de construction

Le montant net des dépenses de construction s'élève à 235,4 millions de francs; il excède ainsi de 1,2 million le chiffre inscrit au budget. Ce dépassement, déjà insignifiant en soi, tombe même à 0,4 million si l'on considère que les résultats favorables de l'exercice ont permis de ne pas faire figurer dans le compte le prélèvement sur la réserve générale de construction prévu au budget. Quant au montant brut des dépenses de construction, il est supérieur de 5,1 millions de francs à celui que l'on attendait. Le compte comprend toutefois le coût des suppressions de passages à niveau - à la charge de la réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route -, qui ne figurait pas dans les prévisions budgétaires. Si l'on retranche du montant brut des dépenses les 4,7 millions ainsi déboursés, le dépassement se réduit précisément à la somme minime de 0,4 million.

Les dépenses pour l'exécution du programme extraordinaire, qui sont incluses dans les chiffres précédents, s'inscrivent à 49,9 millions de francs, savoir 7,3 millions pour la reconstruction de la gare de Berne, 2,8 millions pour la transformation de la gare de Zurich (enclenchement électrique), 24 millions pour l'acquisition de véhicules moteurs électriques et diesel destinés à remplacer les locomotives à vapeur et 15,8 millions pour l'achat de wagons.

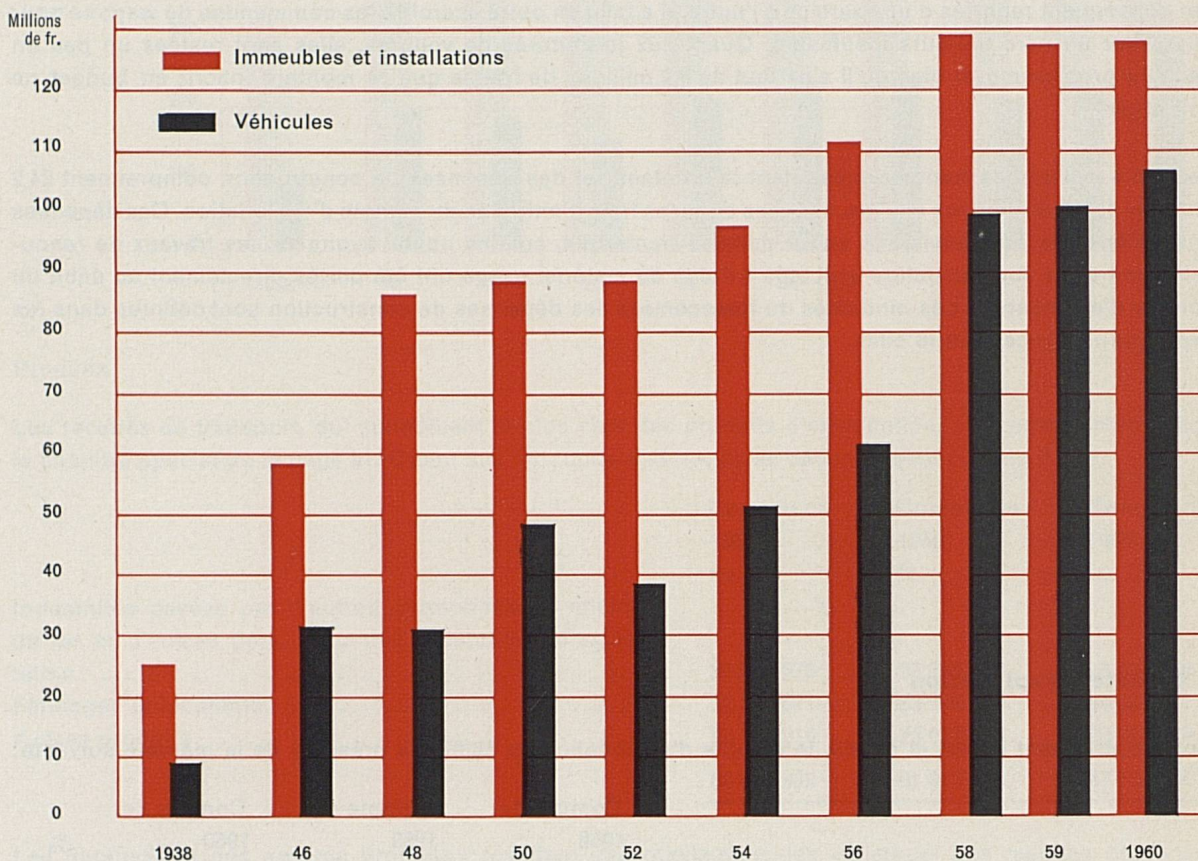
Les 4,7 millions de francs prélevés sur la réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route représentent les dépenses consenties au cours de l'exercice en vue de la suppression de passages à niveau (4,2 millions), pour le perfectionnement des appareils de sécurité aux passages à niveau existants (0,1 million), ainsi que pour l'aménagement, à Brigue et à Iselle, des installations nécessaires au chargement des automobiles à transporter à travers le tunnel du Simplon (0,4 million). Ces travaux ne pouvaient figurer au budget, parce qu'ils ne rentrent pas, pour une large part, dans les tâches spécifiques des CFF.

Les principaux changements intervenus par rapport au budget sont motivés ci-après, pour chaque chapitre séparément. Pour le surplus, on consultera le chapitre « Immobilisations et véhicules » du rapport de gestion, pages 29 à 49.

Transformation et extension de gares et de bâtiments de service. – Les chantiers des gares de Langenthal et de Schaffhouse n'ont pas pu être ouverts. L'extension de la gare de Lausanne (enclenchement électrique et agrandissement du dépôt des locomotives) a subi un retard. D'autres travaux ont été en revanche accélérés, si bien que, finalement, les dépenses correspondent à peu près aux prévisions.

Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie. – Le compte comprend les dépenses pour la suppression de passages à niveau et l'amélioration d'autres installations du trafic rail/route. Comme nous l'avons vu, ces postes ne pouvaient pas figurer au budget, ce qui explique le dépassement.

Dépenses de construction



Construction de nouvelles lignes et doublements de voie. – Les sommes portées au budget n'ont pas été entièrement utilisées, parce que les CFF, pour des raisons indépendantes de leur volonté, ne sont pas encore parvenus à entreprendre le doublement des voies sur les tronçons Daucher–Bienne et Zurich–Meilen–Rapperswil.

Electrification de lignes. – Le dépassement des prévisions budgétaires provient de ce que l'électrification des lignes Cadenazzo–Ranzo-S. Abbondio et Oberglatt–Niederweningen a été menée à chef avant le terme fixé.

Renouvellement de voies et de branchements. – Contrairement aux dispositions budgétaires de 1960, mais en conformité de celles de 1961, les renouvellements opérés à l'aide de matériel usagé, qui rentrent intégralement dans la catégorie des dépenses non actives, sont portés au débit du compte d'exploitation (frais d'entretien). Il en résulte une diminution de la somme des dépenses non actives inscrites au compte de construction. Néanmoins, les prix auxquels le matériel de superstructure est comptabilisé ayant dû être sensiblement relevés, les dépenses au débit de ce chapitre ne sont guère inférieures aux prévisions.

Achat de mobilier, de machines et d'ustensiles. – Par suite de l'allongement des délais de livraison pour certains articles, les dépenses n'ont pas atteint le niveau prévu.

Usines électriques et ateliers. – Par rapport au budget, les dépenses sont restées un peu en retrait pour les usines, tandis qu'elles accusent, dans le secteur des ateliers, un dépassement qui s'explique par les frais supplémentaires de construction à l'atelier de la voie de Hägendorf.

Véhicules. – Les acquisitions de véhicules se sont traduites par un surcroît de dépenses de 7,1 millions de francs, dont 4,7 millions pour les seuls véhicules moteurs. Cet écart résulte du fait qu'il a fallu commander plus tôt que prévu une nouvelle série de 24 locomotives Ae 6/6 pour pouvoir écouler un trafic toujours considérable sur la ligne du Saint-Gothard. En ce qui concerne les wagons, le dépassement de 6,8 millions de francs provient essentiellement de ce que les 200 wagons à benne levante-basculante commandés en 1958 ont été livrés en majeure partie en 1960, alors qu'ils étaient attendus en 1959. Les paiements ont été par conséquent reportés d'un exercice à l'autre. Il a fallu en outre accroître les commandes de wagons pour compléter un parc toujours insuffisant. Quant aux fournitures de voitures, elles sont restées un peu en deçà du programme, si bien qu'il s'en faut de 4,4 millions de francs que le montant inscrit au budget ne soit atteint.

Les 235,4 millions de francs représentant le montant net des dépenses de construction comprennent 24,2 millions de dépenses non actives, incluses dans les frais d'entretien du compte d'exploitation. Ces dépenses sont inférieures aux prévisions de 7,1 millions parce que, comme nous l'avons vu, les travaux de renouvellement de la superstructure exécutés à l'aide de matériel usagé ont été portés directement au débit du compte d'exploitation. Les modalités du financement des dépenses de construction sont définies dans les explications concernant le bilan.

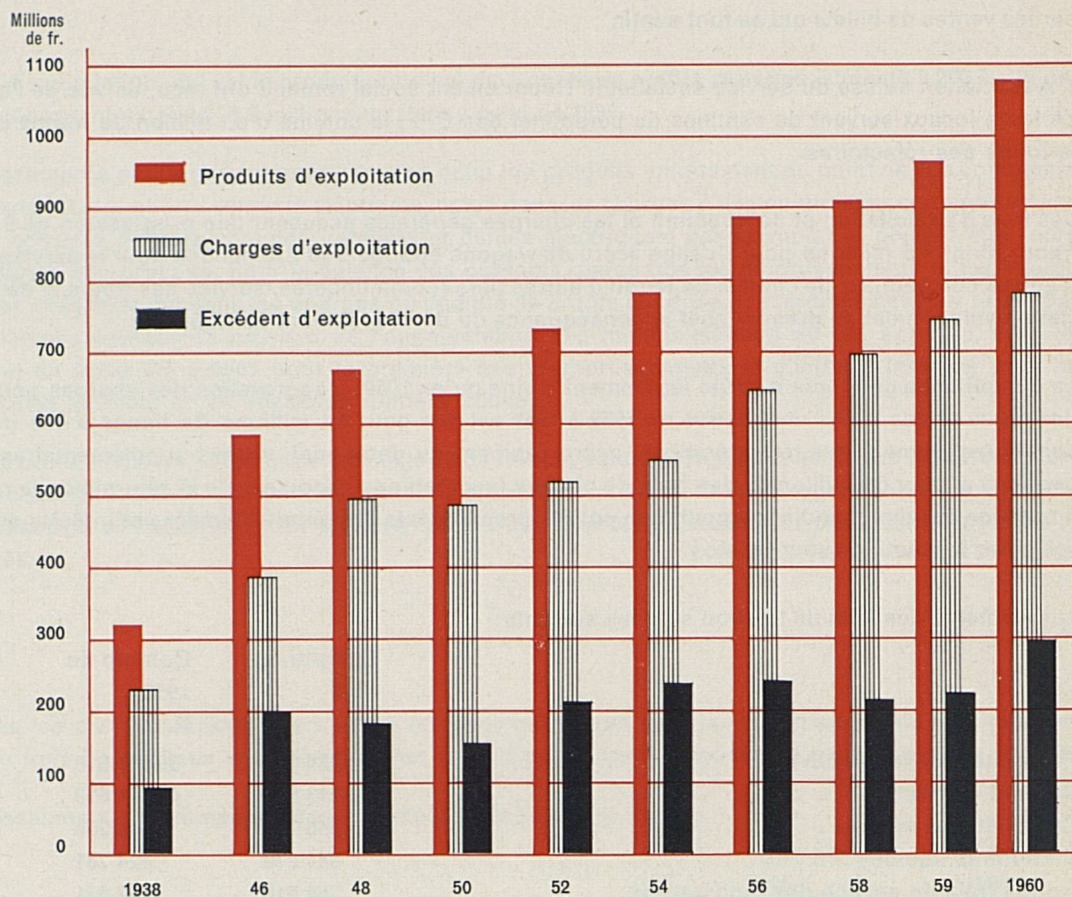
2. Compte d'exploitation

Comparativement à 1958 et à 1959, le compte d'exploitation (p. 66/67) se présente de la manière suivante:

| | Compte de 1958 fr. | Compte de 1959 fr. | Compte de 1960 fr. | % |
|--------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-------|
| Produits | 911 241 052 | 960 873 977 | 1 079 540 912 | 100,0 |
| Charges | 698 799 157 | 740 570 315 | 782 666 101 | 72,5 |
| Excédent | 212 441 895 | 220 303 662 | 296 874 811 | 27,5 |

Après la récession de 1958 et la reprise amorcée en 1959, les produits d'exploitation se sont accrus de 118,7 millions de francs. Cette plus-value est la plus forte qui ait été enregistrée en l'espace d'un an, même si l'on fait abstraction du relèvement des tarifs des voyageurs et des bagages. Les charges d'exploitation accusent en revanche une progression assez régulière, qui se chiffre par 42,1 millions pour 1960. Grâce à l'augmentation encore plus marquée des produits, l'excédent d'exploitation s'est tout de même amélioré de 76,6 millions au cours de l'exercice.

Compte d'exploitation



Produits

Les recettes de transport, qui constituent le plus clair des produits d'exploitation, sont commentées dans le chapitre spécial de la page 51. Quant aux « produits divers », ils se décomposent comme il suit :

| | Compte de 1958 fr. | Compte de 1959 fr. | Compte de 1960 fr. |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Indemnités payées par d'autres entreprises de chemin de fer et d'autres tiers, pour des prestations d'exploitation. | 21 925 578 | 22 965 416 | 23 404 928 |
| Fermages et locations. | 32 304 021 | 33 776 501 | 34 566 677 |
| Autres produits. | 26 191 310 | 25 077 058 | 29 213 079 |
| | 80 420 909 | 81 818 975 | 87 184 684 |

Les fluctuations des « autres produits » résultent essentiellement des variations des recettes provenant de travaux exécutés pour des tiers.

Charges

L'augmentation des charges d'exploitation par rapport à 1959 – 42,1 millions de francs ou 5,7% – est imputable au développement du trafic et à la hausse des frais. Elle est aussi, jusqu'à un certain point, la conséquence de la réduction de la durée du travail intervenue le 1er juin 1959. Les frais de personnel se sont accrus de 14,7 millions de francs et les frais de choses de 27,4 millions, si bien que, relativement au budget, le dépassement est de 21,8 millions pour les premiers et de 41 millions pour les seconds, ce qui représente au total un écart de 57,8 millions. Par ailleurs, les 5 millions de francs inscrits au budget pour les imprévus doivent être imputés sur ces deux groupes de charges.

Les charges d'administration marquent une avance de 3,4 millions de francs. A part l'augmentation des frais de personnel, ce sont surtout le renchérissement des travaux d'impression et le relèvement des commissions sur les ventes de billets qui se font sentir.

L'Association suisse du service social et le Département social romand ont reçu, en vue de l'amélioration de leurs locaux servant de cantines au personnel des CFF, la somme d'un million de francs prélevée sur le fonds des réfectoires.

Les frais d'exploitation et de direction et les charges générales accusent une progression de 8 millions de francs, dont 4,8 millions pour l'usage accru de wagons étrangers et 2,4 millions pour le service assuré par d'autres compagnies de chemin de fer ou d'autres tiers (communautés, service des trains et de la traction). Cette évolution est au premier chef la conséquence du développement du trafic.

La surveillance de la voie a coûté légèrement moins qu'en 1959. L'aggravation des charges pour le service des gares et des trains enregistrée de 1959 à 1960 est due pour 9,4 millions de francs à des frais de personnel (relèvement des rémunérations, accroissement du personnel, heures supplémentaires plus nombreuses) et pour 6,6 millions à des frais de choses (acquisitions découlant de la réforme de la comptabilité du service des marchandises, imputation pour la première fois des amortissements et intérêts sur les petits véhicules à moteur en service, etc.).

Les éléments des frais de traction sont les suivants:

| | Compte de 1958 fr. | Compte de 1959 fr. | Compte de 1960 fr. |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Personnel des locomotives | 55 084 162 | 59 677 518 | 60 424 543 |
| Courant de traction | 33 913 567 | 40 771 619 | 42 267 675 |
| Combustibles solides | 7 345 798 | 6 078 250 | 4 053 479 |
| Carburants liquides | 644 210 | 524 761 | 633 325 |
| Autres frais du service des locomotives | 762 618 | 687 631 | 600 486 |
| Service de dépôt | 5 809 343 | 5 714 566 | 5 597 412 |
| Service des visiteurs | 4 311 238 | 4 765 682 | 5 005 722 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| | 107 870 936 | 118 220 027 | 118 582 642 |

La suppression progressive de la traction à vapeur, l'extension du service à un agent sur les véhicules moteurs et le recours à des locomotives plus puissantes ont permis, malgré la réduction de la durée du travail, de compenser presque entièrement les effets de l'augmentation des frais et du développement du trafic. Dans les frais de courant de traction figure une provision de 1,5 million de francs en vue du montage d'un générateur de courant pour le chemin de fer à l'usine de Mühleberg des Forces motrices bernoises.

Les charges d'entretien comprennent les frais d'entretien ordinaires, de même que les dépenses de construction non actives. Comparativement à 1959, elles ont fait un bond en avant de 11,5 millions de francs,

la part des immeubles et installations étant en l'occurrence de 8,3 millions et celles des véhicules de 3,2 millions. Il faut rechercher l'explication de cette situation dans le renchérissement de la main-d'œuvre et du matériel, ainsi que dans la multiplication des travaux d'entretien résultant de la forte sollicitation des installations et des véhicules consécutive à un trafic intense. Les frais d'entretien de la voie et des installations englobent en outre deux provisions, l'une, de 5 millions de francs, pour les travaux d'entretien d'une ampleur exceptionnelle tels que la réfection d'ouvrages dans les tunnels, l'autre, de 2 millions, pour les réparations urgentes dans les locaux du personnel et des exploitations affermées.

Sous «divers», les 2,9 millions de francs en sus du montant de l'exercice précédent reflètent l'augmentation des prestations découlant de la responsabilité civile et des travaux à la charge de tiers. C'est également dans cet article que se répercute l'attribution d'un million de francs au fonds de secours pour prestations générales d'assistance.

3. Compte de profits et pertes

Produits

L'excédent d'exploitation, qui est le produit principal du compte de profits et pertes, s'établit à 296,9 millions de francs, dépassant ainsi de 76,6 millions de francs celui de 1959.

Les amortissements et intérêts internes figurent dans les produits uniquement du point de vue comptable. Ils correspondent aux amortissements et intérêts inclus dans les charges d'exploitation par certains services tenant des comptes de frais complets (ateliers et usines électriques, par exemple) et doivent être repris dans la colonne des produits, pour la balance des comptes, parce que les amortissements et les intérêts ont à figurer intégralement dans les charges du compte de profits et pertes. L'accroissement par rapport au chiffre de l'année précédente provient de l'augmentation des immobilisations de ces services, dont les comptes ont en outre été grevés pour la première fois d'amortissements et d'intérêts internes pour les petits véhicules moteurs et les véhicules routiers utilisés.

Les «autres produits», d'un montant de 6,6 millions de francs, sont de 1,4 million de francs plus élevés que l'année précédente. L'accroissement des liquidités a entraîné notamment une progression du produit des valeurs réalisables et disponibles, en d'autres termes des intérêts découlant du placement provisoire de ces liquidités.

Charges

Les charges les plus importantes du compte de profits et pertes sont les amortissements des immobilisations, les frais de capitaux et les versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours.

Les amortissements des immobilisations se répartissent comme il suit:

| | Compte de 1959 fr. | Compte de 1960 fr. |
|--|--------------------------|--------------------------|
| Amortissements réglementaires des immeubles, installations et véhicules: | | |
| Amortissements ordinaires | 105 571 361 | 111 350 084 |
| Amortissements supplémentaires | 20 000 000 | 18 800 000 |
| Amortissements de soldes de valeurs comptables | 928 326 | 1 191 132 |
| Total | 126 499 687 | 131 341 216 |
| Amortissement du solde des frais généraux | — | 47 184 161 |
| Amortissements de terrains acquis en vue d'extension future, ainsi que de participations | 384 998 | 1 471 524 |
| | <u>126 884 685</u> | <u>179 996 901</u> |

Les amortissements ordinaires des immeubles, installations et véhicules sont évalués en pour-cent des frais d'établissement et d'acquisition. Les taux en sont fixés dans un règlement sur les amortissements qui a été approuvé par le Conseil fédéral. L'augmentation par rapport à l'année précédente provient de la valeur accrue des immobilisations.

Les amortissements supplémentaires sont calculés sur la différence entre la valeur comptable des immobilisations et la valeur actuelle de remplacement. Ils sont limités réglementairement aux deux groupes d'immobilisations «voie de fer» et «véhicules», où la différence est la plus marquée. S'ils ont fléchi, c'est que cette différence a diminué en raison des renouvellements annuels d'immobilisations.

Les amortissements ordinaires et supplémentaires représentent ensemble 3,19% (3,22% en 1959) de la valeur comptable des immobilisations de toutes les installations, sans les terrains.

Les soldes de valeurs comptables correspondent à la valeur non encore amortie lors de la suppression d'installations.

L'amortissement du solde des frais généraux donne lieu aux commentaires suivants: Jusqu'en 1945, les frais actifs d'établissement et d'acquisition des installations fixes étaient majorés d'une quote-part pour

les frais d'établissement des plans et de direction des travaux, ainsi que pour les intérêts de construction. D'après le schéma officiel des comptes, ces «frais généraux» actifs devaient être mentionnés séparément dans le compte des immobilisations. Depuis lors, un supplément de 5% pour frais d'établissement des plans et de direction des travaux est bien ajouté aux frais de construction, mais il est porté à la charge du compte d'exploitation, comme dépense de construction non active. On a complètement renoncé à calculer des intérêts de construction. Les «frais généraux» n'ont par conséquent plus accusé d'augmentation depuis 1946. Ils ont été amortis à raison de 1,5% par année. De plus, lors de la suppression d'installations, un montant correspondant de frais généraux devait être déduit du compte des immobilisations. Avec l'amortissement en une fois de la valeur comptable restante de ce groupe d'immobilisations, ces opérations disparaissent et les comptes futurs seront déchargés de l'amortissement annuel. Le financement des travaux s'en trouve amélioré. Des fonds sont immobilisés pour l'autofinancement des constructions et des acquisitions, ce qui retarde le moment où le plafond légal sera atteint.

Les amortissements des valeurs réalisables et disponibles comprennent, par mesure de précaution, un amortissement de 2 millions de francs des stocks de matériel.

Les frais de capitaux, qui s'élèvent à 51,6 millions de francs, sont de 3,3 millions de francs plus élevés que l'année précédente, en raison de l'augmentation du capital de tiers. Le taux d'intérêt moyen des engagements à long terme s'est maintenu à 3,15%.

Les versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours et les allocations de renchérissement aux bénéficiaires de rentes sont commentés dans le chapitre consacré aux charges pour le personnel, pages 54-56.

Sous les autres charges figure une provision de deux millions de francs pour les dépenses extraordinaires qu'entraînera l'Exposition nationale de Lausanne en 1964.

Douze millions de francs ont été versés à la réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route, et 4,7 millions de francs en ont été prélevés au profit du compte de construction de 1960.

4. Bilan

Les immobilisations, qui constituent le montant de loin le plus important à l'actif du bilan (85%), se sont accrues de 30,4 millions de francs, pour passer à 2089,7 millions de francs. La valeur au bilan des immeubles, installations et véhicules s'est accrue de 37,5 millions de francs, alors que les ouvrages inachevés, les terrains acquis en vue d'extension future et les participations valent 7,1 millions de francs de moins au total. L'augmentation de valeur des immeubles, installations et véhicules se présente comme il suit:

| | Immeubles et installations | Véhicules | Total |
|---|-------------------------------|-----------|--------|
| | en millions de francs | | |
| Frais d'établissement ou d'acquisition | | | |
| Au début de l'année | 2935,6 | 1344,2 | 4279,8 |
| Augmentation | 116,6 | 100,1 | 216,7 |
| Diminution | 23,7 | 9,4 | 33,1 |
| A la fin de l'année | 3028,5 | 1434,9 | 4463,4 |
| Amortissements | | | |
| Au début de l'année | 1586,0 | 902,7 | 2488,7 |
| Augmentation | 118,3 | 59,0 | 177,3 |
| Diminution | 21,9 | 9,3 | 31,2 |
| A la fin de l'année | 1682,4 | 952,4 | 2634,8 |
| Valeur au bilan | | | |
| Au début de l'année | 1349,6 | 441,5 | 1791,1 |
| A la fin de l'année | 1346,1 | 482,5 | 1828,6 |

Si les immobilisations ont progressé de 30,4 millions de francs, le capital de tiers a augmenté de 51,6 millions de francs. Toutefois, ce gonflement de la dette est plus que compensé par les 60,5 millions de francs d'accroissement des liquidités (encaisse, chèques postaux, banques et avoir auprès du Département fédéral

des finances et des douanes) et des débiteurs. En d'autres termes, les investissements de l'année ont pu être entièrement couverts au moyen des fonds propres de l'entreprise. Ceci s'explique par le bon résultat de l'exercice, qui a permis de procéder à des amortissements extraordinaires, de constituer des provisions et de doter les réserves.

Si favorable que soit ce résultat, on ne doit pas se dissimuler que le financement des travaux n'est pas assuré à long terme. Certes, il serait économiquement justifié de faire appel aux fonds qui sont mis de côté dans la réserve légale et les provisions. A quoi servirait-il en effet d'investir ces disponibilités dans des placements réalisables en tout temps, dans des titres par exemple, et, par ailleurs, d'emprunter de l'argent pour financer les travaux? Les intérêts à payer seraient plus élevés que le produit des placements. Mais il faut s'attendre à ce que ces fonds provisoirement utilisés pour le financement des travaux doivent un jour être consacrés à leur véritable affectation. Si, disons, la réserve légale devait être mise à contribution pour couvrir un déficit, il en résulterait tout naturellement un accroissement correspondant de la dette. La loi sur les CFF prévoit d'ailleurs à l'article 18 que l'autofinancement ordinaire des constructions et des acquisitions ne peut être opéré qu'à l'aide des «ressources provenant des amortissements industriels». Ces ressources ne suffisent pas à financer l'actuel programme ordinaire de construction d'une année sans amortissements extraordinaires. Durant les prochains exercices, il manquera environ 50 millions de francs par an. A vrai dire, les années antérieures ont laissé un excédent des amortissements sur les investissements d'environ 140 millions de francs, de sorte que le plafond légal découlant des amortissements ne sera atteint qu'en 1963. D'ici là, il faudra élever ce plafond si l'on ne veut pas en arriver à une réduction draconienne du programme des travaux. L'arrêté fédéral du 14 décembre 1956 autorisant les Chemins de fer fédéraux à accroître de 500 millions de francs leurs dettes à intérêt fixe en vue de financer leur programme extraordinaire de construction a, il est vrai, donné de nouvelles possibilités à l'entreprise. Mais cette mesure a été limitée aux constructions et acquisitions mentionnées dans l'arrêté (remplacement des machines à vapeur par des locomotives électriques ou diesel, accroissement du parc des wagons à marchandises, agrandissement des gares de Berne, Zurich et Bâle). On examine actuellement avec l'autorité de surveillance s'il convient d'élargir ce cadre.

Voici quelques commentaires sur les principales modifications des autres actifs et passifs du bilan :

Parmi les valeurs réalisables et disponibles, les liquidités se retrouvent à un niveau sensiblement plus élevé en raison du bon résultat annuel. Les débiteurs ont, eux aussi, augmenté du fait notamment de l'accroissement des avoirs pour frais de transport. D'un autre côté, les stocks de matériel sont moins élevés que l'année précédente, étant donné surtout que le matériel de superstructure commandé durant l'année n'a pas encore été livré.

Sous la rubrique «capital de tiers», les prêts de la Confédération sont demeurés au chiffre de 800 millions de francs. Ils se composent de trois prêts du Département fédéral des finances et des douanes, d'un montant total de 650 millions de francs, à 3¼%, datant des années 1946, 1947 et 1959, ainsi que d'un prêt de 150 millions de francs, à 3%, accordé en 1949. La dette obligataire a reculé du montant des remboursements prévus. Elle se compose ainsi à la fin de l'exercice :

| | fr. |
|--|--------------------|
| 3% 1869 Jougne-Eclépens | 1 795 000 |
| 3% 1890 Rente des chemins de fer | 69 333 000 |
| 3% 1903 CFF, différé | 9 342 000 |
| 3½% 1932 CFF | 6 671 000 |
| 3% 1938 CFF | 276 476 000 |
| | <u>363 617 000</u> |

Une partie de l'avoir en compte courant de la caisse de pensions et de secours ayant été convertie en bons de dépôt, ceux-ci ont augmenté de 100 millions de francs, tandis que l'avoir reculait. Le compte de créanciers comprend les 16 millions de francs revenant à la Confédération pour l'intérêt à 4% du capital de dotation.

Les provisions ont augmenté de 9 millions de francs, dont 7 millions concernent les provisions mentionnées à propos des frais d'entretien.

Compte de construction 1960

| Compte de 1959 fr. | Budget de 1960 fr. | Dépenses de construction pour: | | Compte de 1960 fr. |
|--------------------|--------------------|---|-------------|--------------------|
| 134 355 531 | 132 105 000 | Immeubles et installations | | 133 167 909 |
| 43 971 543 | 49 710 000 | Transformation et extension de gares et de bâtiments de service | 48 079 983 | |
| 8 915 957 | 7 170 000 | Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie | 10 953 620 | |
| 14 516 004 | 13 660 000 | Construction de nouvelles lignes et doubléments de voies | 12 061 732 | |
| 3 303 845 | 4 020 000 | Electrification de lignes | 5 336 672 | |
| 39 723 910 | 36 500 000 | Renouvellements de voies et de branchements | 36 058 719 | |
| 6 177 021 | 6 310 000 | Achat de mobilier, machines et ustensiles | 5 663 361 | |
| 11 276 318 | 11 000 000 | Usines électriques | 10 182 267 | |
| 6 470 933 | 3 735 000 | Ateliers | 4 831 555 | |
| 100 873 484 | 99 900 000 | Véhicules | | 106 968 208 |
| 33 504 422 | 31 659 000 | Véhicules moteurs | 36 262 004 | |
| 38 083 909 | 46 669 000 | Voitures et fourgons | 42 298 842 | |
| 29 278 645 | 21 572 000 | Wagons à marchandises et wagons de service | 28 407 362 | |
| 6 508 | — | Bateaux | — | |
| — | 3 000 000 | Imprévu | | — |
| 235 229 015 | 235 005 000 | Dépenses brutes | | 240 136 117 |
| — 6 600 000 | — 800 000 | Prélèvement sur réserves | | — 4 700 000 |
| — 6 000 000 | — | Réserve pour l'amélioration des installations rail/route | — 4 700 000 | |
| — 600 000 | — 800 000 | Réserve générale de construction | — | |
| 228 629 015 | 234 205 000 | Dépenses nettes | | 235 436 117 |

| Compte de 1959 fr. | Budget de 1960 fr. | Comptabilisation des dépenses de construction à la charge de : | | Compte de 1960 fr. |
|--------------------|--------------------|---|-------------|--------------------|
| 197 690 401 | 202 905 000 | Compte des immobilisations (dépenses de construction actives) | | 211 257 814 |
| 80 726 876 | 89 420 000 | Immobilisations du chemin de fer | 91 232 901 | |
| 10 308 629 | 10 400 000 | Usines électriques | 8 773 222 | |
| 5 781 412 | 3 185 000 | Ateliers | 4 283 483 | |
| 100 873 484 | 99 900 000 | Véhicules | 106 968 208 | |
| 30 938 614 | 31 300 000 | Compte d'exploitation (dépenses de construction non actives). | | 24 178 303 |
| 29 281 404 | 30 150 000 | Immobilisations du chemin de fer | 22 221 186 | |
| 967 689 | 600 000 | Usines électriques | 1 409 045 | |
| 689 521 | 550 000 | Ateliers | 548 072 | |
| — | — | Véhicules | — | |
| 228 629 015 | 234 205 000 | | | 235 436 117 |

Compte d'exploitation pour l'année 1960

| Compte de 1959 fr. | Budget de 1960 fr. | Charges | | Compte de 1960 fr. |
|-----------------------|-----------------------|---|-------------|-----------------------|
| 52 180 687 | 52 200 000 | Administration | | 55 561 693 |
| 667 802 228 | 651 200 000 | Exploitation | | 703 598 310 |
| 38 640 558 | 38 950 000 | Direction et charges générales | 46 658 821 | |
| 12 378 250 | 12 040 000 | Surveillance de la voie | 12 294 190 | |
| 244 579 056 | 240 110 000 | Service des gares | 259 077 062 | |
| 50 927 063 | 49 970 000 | Accompagnement des trains | 52 424 021 | |
| 118 220 027 | 110 160 000 | Traction | 118 582 642 | |
| 1 461 403 | 1 430 000 | Service des bateaux sur le lac de Constance | 1 504 805 | |
| 111 422 132 | 111 670 000 | Entretien des immeubles et installations | 119 688 308 | |
| 90 173 739 | 86 870 000 | Entretien des véhicules | 93 368 461 | |
| 20 587 400 | 21 500 000 | Divers | | 23 506 098 |
| 740 570 315 | 724 900 000 | Total des charges | | 782 666 101 |
| 220 303 662 | 219 200 000 | Excédent d'exploitation | | 296 874 811 |
| 960 873 977 | 944 100 000 | | | 1 079 540 912 |

| Compte de 1959 fr. | Budget de 1960 fr. | Produits | | Compte de 1960 fr. |
|--------------------|--------------------|---|-------------|--------------------|
| 879 055 002 | 867 000 000 | Recettes de transport | | 992 356 228 |
| 360 257 349 | 380 000 000 | Trafic-voyageurs | 392 647 974 | |
| 518 797 653 | 487 000 000 | Trafic-marchandises | 599 708 254 | |
| 35 357 986 | 37 000 000 | Transport des bagages et envois express | 42 170 242 | |
| 33 325 230 | 34 000 000 | Transports postaux | 34 713 633 | |
| 6 343 033 | 6 000 000 | Transport des animaux | 6 058 190 | |
| 443 771 404 | 410 000 000 | Transport des marchandises | 516 766 189 | |
| 81 818 975 | 77 100 000 | Produits divers | | 87 184 684 |
| 960 873 977 | 944 100 000 | Total des produits | | 1 079 540 912 |

Compte de profits et pertes pour l'année 1960

| Compte de 1959 fr. | Budget de 1960 fr. | Charges | | Compte de 1960 fr. |
|--------------------|--------------------|---|-------------|--------------------|
| 126 884 685 | 128 337 800 | Amortissements des immobilisations | | 179 996 901 |
| 126 499 687 | 128 337 800 | Amortissements réglementaires des immeubles, installations et véhicules | 131 341 216 | |
| — | — | Amortissement du solde des frais généraux | 47 184 161 | |
| 384 998 | — | Amortissements de terrains acquis en vue d'extension future, ainsi que de participations | 1 471 524 | |
| 934 394 | 100 000 | Amortissements des valeurs réalisables et disponibles | | 2 670 678 |
| 48 318 214 | 50 629 000 | Frais de capitaux | | 51 633 921 |
| 41 929 720 | 44 976 000 | Intérêts des engagements à long terme | 44 995 212 | |
| 6 198 323 | 5 398 000 | Intérêts des engagements à court terme. | 6 378 584 | |
| 190 171 | 255 000 | Frais de finances, commissions, frais, taxes de transfert, etc. | 260 125 | |
| 50 817 524 | 50 925 000 | Versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours et allocations de renchérissement aux bénéficiaires de rentes | | 50 497 090 |
| 22 459 223 | 22 440 000 | Intérêt sur le déficit de la réserve mathématique | 22 109 756 | |
| 3 367 298 | 3 630 000 | Garantie de l'intérêt | 3 399 185 | |
| 21 355 000 | 21 355 000 | Amortissement de la charge supplémentaire résultant de la réserve mathématique à la suite de l'incorporation d'allocations de renchérissement dans les rentes | 21 355 000 | |
| 3 636 003 | 3 500 000 | Allocations de renchérissement aux bénéficiaires de rentes | 3 633 149 | |
| 500 000 | 500 000 | Versement à la réserve pour la couverture de gros dommages | | 500 000 |
| 2 023 459 | 1 002 200 | Autres charges | | 3 301 127 |
| 8 000 000 | 5 000 000 | Versement à la réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route | | 12 000 000 |
| 237 478 276 | 236 494 000 | Total des charges | | 300 599 717 |
| 8 000 000 | 8 000 000 | Versement à la réserve légale | | 8 000 000 |
| — | — | Versement d'un intérêt au capital de dotation | | 16 000 000 |
| 3 427 049 | 2 476 000 | Solde actif à la disposition de l'Assemblée fédérale | | 7 386 755 |
| 248 905 325 | 246 970 000 | | | 331 986 472 |

| Compte de 1959 fr. | Budget de 1960 fr. | Produits | | Compte de 1960 fr. |
|--------------------------|--------------------------|--|-----------|--------------------------|
| 1 917 272 | — | Solde actif de l'année précédente | | 3 427 049 |
| 220 303 661 | 219 200 000 | Excédent d'exploitation | | 296 874 811 |
| 21 488 993 | 23 648 000 | Amortissements et intérêts internes | | 25 074 651 |
| 5 195 399 | 4 122 000 | Autres produits | | 6 609 961 |
| 683 607 | 630 000 | Produit des terrains acquis en vue d'extension future . | 742 242 | |
| 1 538 519 | 1 666 000 | Produit des participations | 1 573 283 | |
| 1 106 619 | 460 000 | Produit des valeurs réalisables et disponibles | 2 247 612 | |
| 1 866 654 | 1 366 000 | Produits divers | 2 046 824 | |
| 248 905 325 | 246 970 000 | Total des produits | | 331 986 472 |

Bilan au 31 décembre 1960

| Compte de 1959 fr. | Actif | | Compte de 1960 fr. |
|--------------------------|--|-----------------|--------------------------|
| 2 059 288 425 | Immobilisations | | 2 089 725 811 |
| — | Immeubles, installations et véhicules | | |
| 4 279 852 181 | Frais d'établissement et d'acquisition | 4 463 426 893 | |
| 2 488 758 675 | Amortissements | - 2 634 823 497 | |
| 1 791 093 506 | Valeur au bilan | 1 828 603 396 | |
| 199 372 885 | Ouvrages inachevés | 193 419 309 | |
| 37 011 296 | Terrains acquis en vue d'extension future | 36 367 218 | |
| 31 810 738 | Participations | 31 335 888 | |
| 272 040 621 | Valeurs réalisables et disponibles | | 308 428 757 |
| 46 180 285 | Caisse, compte de chèques postaux, banques | 94 045 357 | |
| 27 003 237 | Département fédéral des finances et des douanes, compte courant | 29 143 981 | |
| 69 496 426 | Débiteurs | 79 978 068 | |
| 1 756 592 | Titres en portefeuille | 1 673 658 | |
| 127 604 081 | Approvisionnements de matériel | 103 587 693 | |
| 56 275 295 | Autres actifs | | 62 044 367 |
| 2 387 604 341 | | | 2 460 198 935 |
| 540 000 000 | Prêts pour l'électrification de lignes étrangères accédant à la Suisse, créance contre les chemins de fer étrangers | | 540 000 000 |

| Compte de 1959 fr. | Passif | | Compte de 1960 fr. |
|--------------------------|--|---------------|--------------------------|
| 559 647 000 | Capital propre | | 575 447 000 |
| 400 000 000 | Capital de dotation | 400 000 000 | |
| 72 000 000 | Réserve légale | 80 000 000 | |
| 42 400 000 | Réserve générale de construction | 42 400 000 | |
| 23 500 000 | Réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route . . | 30 800 000 | |
| 21 747 000 | Réserve pour la couverture de gros dommages | 22 247 000 | |
| 1 721 255 628 | Capital de tiers | | 1 772 879 428 |
| 1 437 047 000 | Engagements à long terme | 1 518 617 000 | |
| 800 000 000 | Prêts de la Confédération 800 000 000 | | |
| 382 047 000 | Emprunts consolidés 363 617 000 | | |
| 200 000 000 | Bons de dépôt de la caisse de pensions et de secours 300 000 000 | | |
| 55 000 000 | Autres engagements 55 000 000 | | |
| 284 208 628 | Engagements à court terme | 254 262 428 | |
| 165 084 422 | Créances des institutions de prévoyance des CFF . . . 115 719 183 | | |
| 95 405 393 | Créanciers 115 309 842 | | |
| 23 718 813 | Autres engagements 23 233 403 | | |
| 6 795 363 | Provisions | | 15 725 363 |
| 96 479 301 | Autres passifs | | 88 760 389 |
| 3 427 049 | Solde actif à la disposition de l'Assemblée fédérale | | 7 386 755 |
| 2 387 604 341 | | | 2 460 198 935 |
| 540 000 000 | Prêts pour l'électrification de lignes étrangères accédant à la Suisse, dette envers le Département fédéral des finances et des douanes . . | | 540 000 000 |

Aperçu chronologique

| | | 1938 | 1946 | 1947 | 1948 |
|----|--|--------|--------|--------|--------|
| | Prestations d'exploitation et de trafic en millions d'unités | | | | |
| 1 | Trains de voyageurs, km/train | 35,5 | 39,9 | 42,5 | 44,4 |
| 2 | Trains de marchandises, km/train | 11,1 | 13,6 | 14,7 | 14,8 |
| 3 | Trafic-voyageurs: voyageurs | 113,3 | 206,4 | 213,0 | 207,7 |
| 4 | kilomètres-voyageurs. | 2866,7 | 5444,5 | 5658,9 | 5843,8 |
| 5 | Trafic-marchandises total: tonnes. | 13,9 | 16,9 | 18,2 | 18,5 |
| 6 | kilomètres-tonnes-marchandises | 1585,2 | 1702,2 | 1848,7 | 1941,5 |
| | Effectif du personnel nombre de personnes (moyenne annuelle) | | | | |
| 7 | Propre personnel. | 28 476 | 34 572 | 36 377 | 37 910 |
| 8 | Ouvriers d'entrepreneur. | 1 300 | 1 900 | 1 700 | 1 640 |
| 9 | Total (7 + 8) | 29 776 | 36 472 | 38 077 | 39 550 |
| | Compte de résultats en millions de francs | | | | |
| | Recettes de transport | | | | |
| 10 | Trafic-voyageurs | 131,9 | 258,2 | 270,0 | 276,6 |
| 11 | Trafic-marchandises total | 175,7 | 305,6 | 341,6 | 343,0 |
| 12 | Total (10 + 11) | 307,6 | 563,8 | 611,6 | 619,6 |
| 13 | Autres produits | 28,2 | 56,4 | 64,4 | 68,9 |
| 14 | Total des produits (12 + 13) | 335,8 | 620,2 | 676,0 | 688,5 |
| | Rétributions du propre personnel | | | | |
| 15 | Traitements et salaires, allocations de renchérissement, indemnités de résidence, allocations pour enfants, etc. | 138,0 | 231,2 | 260,1 | 281,4 |
| 16 | Allocations supplémentaires et indemnités diverses, uniformes | 9,4 | 17,5 | 20,1 | 20,5 |
| 17 | Total (15 + 16) | 147,4 | 248,7 | 280,2 | 301,9 |
| | Assurances du propre personnel | | | | |
| 18 | Contributions à la CPS, à l'AVS/AI/PG et à la CNA | 24,5 | 25,9 | 31,8 | 34,6 |
| 19 | Versements complémentaires à la CPS et allocations de renchérissement aux bénéficiaires de rentes | 14,4 | 37,2 | 40,7 | 45,2 |
| 20 | Total (18 + 19) | 38,9 | 63,1 | 72,5 | 79,8 |
| 21 | Dépenses pour main-d'œuvre étrangère à l'administration | 5,6 | 12,7 | 12,1 | 11,9 |
| 22 | Total des charges pour le personnel (17 + 20 + 21) | 191,9 | 324,5 | 364,8 | 393,6 |
| 23 | en % des charges totales | 51,7% | 59,5% | 60,1% | 60,2% |
| 24 | Dépenses de choses et divers | 33,8 | 96,7 | 118,4 | 138,3 |
| 25 | en % des charges totales | 9,1% | 17,7% | 19,5% | 21,2% |
| | Amortissements des immobilisations et frais de capitaux | | | | |
| 26 | Amortissements des immobilisations | 32,9 | 70,7 | 72,5 | 73,3 |
| 27 | Frais de capitaux | 112,4 | 53,9 | 51,2 | 48,3 |
| 28 | Total (26 + 27) | 145,3 | 124,6 | 123,7 | 121,6 |
| 29 | en % des charges totales | 39,2% | 22,8% | 20,4% | 18,6% |
| 30 | Charges totales (22 + 24 + 28) | 371,0 | 545,8 | 606,9 | 653,5 |
| 31 | Excédent des produits (14-30) | - 35,2 | 74,4 | 69,1 | 35,0 |
| 32 | Charges extraordinaires * | - | 49,0 | 43,7 | 20,0 |
| 33 | Bénéfice net de l'année (31-32) * | - 35,2 | 25,4 | 25,4 | 15,0 |
| 34 | Versement à la réserve légale * | - | 9,4 | 9,4 | 8,0 |
| 35 | Paiement d'un intérêt sur le capital de dotation * | - | 16,0 | 16,0 | 7,0 |
| | Les explications concernant les articles désignés par un * figurent aux pages 74 et 75 | | | | |

| 1949 | 1950 | 1951 | 1952 | 1953 | 1954 | 1955 | 1956 | 1957 | 1958 | 1959 | 1960 | |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----|
| 46,1 | 48,1 | 48,8 | 49,5 | 49,9 | 50,5 | 51,4 | 52,3 | 52,9 | 53,2 | 53,9 | 54,3 | 1 |
| 13,8 | 14,4 | 16,1 | 16,2 | 16,9 | 17,4 | 19,0 | 20,0 | 20,9 | 20,9 | 22,6 | 24,4 | 2 |
| 201,6 | 193,9 | 201,1 | 206,4 | 203,5 | 204,5 | 208,4 | 212,5 | 219,3 | 221,6 | 223,2 | 225,8 | 3 |
| 5594,3 | 5615,7 | 5832,6 | 6012,0 | 6047,9 | 6102,1 | 6273,1 | 6422,7 | 6732,3 | 6912,4 | 6996,1 | 6998,4 | 4 |
| 16,0 | 18,0 | 21,3 | 19,4 | 19,4 | 21,0 | 23,5 | 25,3 | 26,0 | 24,2 | 25,8 | 29,6 | 5 |
| 1738,1 | 2084,1 | 2507,4 | 2296,7 | 2466,7 | 2677,9 | 3061,4 | 3295,5 | 3477,9 | 3267,1 | 3536,9 | 4058,2 | 6 |
| 37 666 | 36 904 | 37 096 | 37 507 | 37 430 | 37 483 | 37 709 | 38 384 | 39 079 | 39 517 | 39 564 | 39 904 | 7 |
| 1 175 | 912 | 1 186 | 1 193 | 1 226 | 1 243 | 1 244 | 1 261 | 1 376 | 1 152 | 1 087 | 1 030 | 8 |
| 38 841 | 37 816 | 38 282 | 38 700 | 38 656 | 38 726 | 38 953 | 39 645 | 40 455 | 40 669 | 40 651 | 40 934 | 9 |
| 278,3 | 263,8 | 274,3 | 299,8 | 304,2 | 305,1 | 315,1 | 326,6 | 342,4 | 348,9 | 360,3 | 392,7 | 10 |
| 304,1 | 325,9 | 382,9 | 370,9 | 382,9 | 413,5 | 457,2 | 486,4 | 517,6 | 481,9 | 518,8 | 599,7 | 11 |
| 582,4 | 589,7 | 657,2 | 670,7 | 687,1 | 718,6 | 772,3 | 813,0 | 860,0 | 830,8 | 879,1 | 992,4 | 12 |
| 68,0 | 59,5 | 67,2 | 70,3 | 70,8 | 74,4 | 78,8 | 85,8 | 89,7 | 92,1 | 93,2 | 102,2 | 13 |
| 650,4 | 649,2 | 724,4 | 741,0 | 757,9 | 793,0 | 851,1 | 898,8 | 949,7 | 922,9 | 972,3 | 1094,6 | 14 |
| 285,0 | 288,5 | 304,6 | 311,7 | 319,7 | 327,9 | 338,1 | 368,2 | 388,2 | 404,8 | 430,7 | 438,0 | 15 |
| 21,7 | 21,3 | 21,9 | 23,5 | 24,1 | 25,0 | 26,7 | 28,4 | 31,3 | 31,4 | 30,8 | 33,6 | 16 |
| 306,7 | 309,8 | 326,5 | 335,2 | 343,8 | 352,9 | 364,8 | 396,6 | 419,5 | 436,2 | 461,5 | 471,6 | 17 |
| 39,4 | 38,8 | 34,8 | 37,6 | 42,7 | 37,4 | 40,8 | 69,4 | 43,8 | 45,1 | 58,6 | 63,0 | 18 |
| 45,2 | 45,4 | 47,6 | 47,1 | 47,0 | 46,9 | 47,0 | 43,2 | 45,8 | 48,3 | 50,8 | 50,5 | 19 |
| 84,6 | 84,2 | 82,4 | 84,7 | 89,7 | 84,3 | 87,8 | 112,6 | 89,6 | 93,4 | 109,4 | 113,5 | 20 |
| 8,9 | 7,3 | 9,2 | 10,2 | 10,5 | 10,3 | 10,7 | 12,0 | 13,3 | 12,3 | 11,8 | 12,0 | 21 |
| 400,2 | 401,3 | 418,1 | 430,1 | 444,0 | 447,5 | 463,3 | 521,2 | 522,4 | 541,9 | 582,7 | 597,1 | 22 |
| 60,6% | 62,0% | 60,2% | 60,7% | 60,9% | 60,6% | 60,9% | 61,3% | 59,7% | 59,8% | 61,0% | 59,9% | 23 |
| 136,4 | 118,5 | 122,1 | 125,2 | 131,5 | 137,6 | 142,5 | 158,9 | 180,7 | 192,3 | 196,9 | 214,9 | 24 |
| 20,7% | 18,3% | 17,6% | 17,7% | 18,0% | 18,6% | 18,7% | 18,7% | 20,7% | 21,2% | 20,6% | 21,6% | 25 |
| 74,7 | 76,5 | 103,9 | 104,1 | 105,0 | 106,6 | 108,1 | 123,6 | 125,1 | 125,5 | 126,9 | 132,8 | 26 |
| 48,8 | 51,3 | 50,3 | 49,5 | 48,7 | 47,3 | 47,2 | 46,9 | 46,5 | 46,5 | 48,3 | 51,6 | 27 |
| 123,5 | 127,8 | 154,2 | 153,6 | 153,7 | 153,9 | 155,3 | 170,5 | 171,6 | 172,0 | 175,2 | 184,4 | 28 |
| 18,7% | 19,7% | 22,2% | 21,6% | 21,1% | 20,8% | 20,4% | 20,0% | 19,6% | 19,0% | 18,4% | 18,5% | 29 |
| 660,1 | 647,6 | 694,4 | 708,9 | 729,2 | 739,0 | 761,1 | 850,6 | 874,7 | 906,2 | 954,8 | 996,4 | 30 |
| - 9,7 | 1,6 | 30,0 | 32,1 | 28,7 | 54,0 | 90,0 | 48,2 | 75,0 | 16,7 | 17,5 | 98,2 | 31 |
| 30,1 | 1,6 | 22,0 | 24,0 | 20,0 | 45,3 | 66,0 | 24,5 | 51,0 | 8,0 | 8,0 | 70,2 | 32 |
| - 39,8 | - | 8,0 | 8,1 | 8,7 | 8,7 | 24,0 | 23,7 | 24,0 | 8,7 | 9,5 | 28,0 | 33 |
| - 26,8 | - | 8,0 | 8,0 | 8,0 | 8,0 | 8,0 | 8,0 | 8,0 | 8,0 | 8,0 | 8,0 | 34 |
| - 13,0 | - | - | - | - | - | 16,0 | 16,0 | 16,0 | - | - | 16,0 | 35 |

Aperçu chronologique

| | 1945 (après l'assai- nissement) | 1946 | 1947 | 1948 |
|--|---|------|------|------|
| Bilan au 31 décembre en millions de francs | | | | |
| après affectation du bénéfice ou couverture du déficit * | | | | |
| Actif | | | | |
| Immeubles, installations et véhicules | | | | |
| Frais d'acquisition et d'établissement | | | | |
| 36 | | | | |
| | Immeubles et installations | 2229 | 2253 | 2276 |
| 37 | | | | |
| | Véhicules | 709 | 736 | 747 |
| 38 | | | | |
| | Total (36 + 37) | 2938 | 2989 | 3023 |
| 39 | | | | |
| | Amortissements | 942 | 1101 | 1399 |
| 40 | | | | |
| | Valeur au bilan (38-39) | 1996 | 1888 | 1624 |
| 41 | | | | |
| | Ouvrages inachevés | 49 | 61 | 79 |
| 42 | | | | |
| | Terrains acquis en vue d'extensions futures, participations | 22 | 25 | 27 |
| 43 | | | | |
| | Total des immobilisations (40 + 41 + 42) | 2067 | 1974 | 1730 |
| 44 | | | | |
| | Valeurs réalisables et disponibles | 167 | 193 | 151 |
| 45 | | | | |
| | Autres actifs * | 61 | 43 | 45 |
| 46 | | | | |
| | Dépenses à amortir * | 16 | 15 | 210 |
| 47 | | | | |
| | Total de l'actif (43 + 44 + 45 + 46) | 2311 | 2225 | 2136 |
| Passif | | | | |
| Capital propre | | | | |
| 48 | | | | |
| | Capital de dotation | 400 | 400 | 400 |
| 49 | | | | |
| | Réserve légale | — | 10 | 19 |
| 50 | | | | |
| | Fonds de réserve | 10 | 13 | 14 |
| 51 | | | | |
| | Capital propre, total (48 + 49 + 50) | 410 | 423 | 433 |
| Capital de tiers | | | | |
| 52 | | | | |
| | Engagements à long terme | 1575 | 1548 | 1402 |
| 53 | | | | |
| | Engagements à court terme | 231 | 206 | 244 |
| 54 | | | | |
| | Capital de tiers, total (52 + 53) | 1806 | 1754 | 1646 |
| 55 | | | | |
| | Autres passifs * | 95 | 48 | 57 |
| 56 | | | | |
| | Total du passif (51 + 54 + 55) | 2311 | 2225 | 2136 |
| Compte de construction en millions de francs | | | | |
| Dépenses brutes | | | | |
| 57 | | | | |
| | Immeubles et installations | | 58,2 | 62,9 |
| 58 | | | | |
| | Véhicules | | 31,7 | 21,6 |
| 59 | | | | |
| | Total (57 + 58) | | 89,9 | 84,5 |
| 60 | | | | |
| | Prélèvements sur les réserves | | — | — |
| 61 | | | | |
| | Dépenses de construction non actives | | 14,5 | 20,9 |
| 62 | | | | |
| | Montant net des dépenses actives [59 — (60 + 61)] | | 75,4 | 63,6 |

* Explications

Ad 32

Ici sont groupés les annuités, amortissements et versements aux fonds de réserve et provisions qui dépendent du résultat annuel (annuité destinée à résorber les amortissements arriérés des groupes d'immobilisations «Frais généraux» et «Infrastructure» des années 1947 à 1955, solde des amortissements du groupe «Frais généraux» de l'exercice 1960, amortissements faits par mesure de prévoyance sur les stocks de matériel, attributions à la réserve générale de construction et à la réserve pour l'amélioration des installations rail/route, etc.).

Ad 33 et 35

Le découvert de l'exercice de 1938 a été porté à compte nouveau. Celui de 1949 a été comblé par le prélèvement de 26,8 millions de francs sur la réserve légale et de 13 millions sur les ressources générales de la Confédération.

| 1949 | 1950 | 1951 | 1952 | 1953 | 1954 | 1955 | 1956 | 1957 | 1958 | 1959 | 1960 | |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|
| 2393 | 2451 | 2488 | 2528 | 2579 | 2651 | 2701 | 2758 | 2809 | 2868 | 2936 | 3029 | 36 |
| 788 | 836 | 878 | 908 | 956 | 1009 | 1055 | 1110 | 1137 | 1237 | 1344 | 1435 | 37 |
| 3181 | 3287 | 3366 | 3436 | 3535 | 3660 | 3756 | 3868 | 3946 | 4105 | 4280 | 4464 | 38 |
| 1527 | 1593 | 1687 | 1781 | 1873 | 1970 | 2067 | 2174 | 2281 | 2382 | 2489 | 2635 | 39 |
| 1654 | 1694 | 1679 | 1655 | 1662 | 1690 | 1689 | 1694 | 1665 | 1723 | 1791 | 1829 | 40 |
| 85 | 73 | 86 | 102 | 92 | 72 | 89 | 103 | 183 | 197 | 199 | 193 | 41 |
| 27 | 30 | 30 | 30 | 30 | 32 | 34 | 47 | 53 | 65 | 69 | 68 | 42 |
| 1766 | 1797 | 1795 | 1787 | 1784 | 1794 | 1812 | 1844 | 1901 | 1985 | 2059 | 2090 | 43 |
| 182 | 184 | 194 | 199 | 196 | 173 | 248 | 268 | 279 | 236 | 272 | 308 | 44 |
| 35 | 17 | 21 | 15 | 32 | 40 | 43 | 49 | 51 | 47 | 57 | 62 | 45 |
| 169 | 167 | 146 | 125 | 105 | 66 | 5 | — | — | — | — | — | 46 |
| 2152 | 2165 | 2156 | 2126 | 2117 | 2073 | 2108 | 2161 | 2231 | 2268 | 2388 | 2460 | 47 |
| 400 | 400 | 400 | 400 | 400 | 400 | 400 | 400 | 400 | 400 | 400 | 400 | 48 |
| — | — | 8 | 16 | 24 | 32 | 40 | 48 | 56 | 64 | 72 | 80 | 49 |
| 15 | 15 | 18 | 18 | 19 | 23 | 30 | 38 | 84 | 86 | 88 | 95 | 50 |
| 415 | 415 | 426 | 434 | 443 | 455 | 470 | 486 | 540 | 550 | 560 | 575 | 51 |
| 1477 | 1494 | 1457 | 1452 | 1377 | 1348 | 1369 | 1347 | 1322 | 1305 | 1427 | 1519 | 52 |
| 235 | 238 | 239 | 203 | 232 | 204 | 196 | 246 | 288 | 325 | 294 | 254 | 53 |
| 1712 | 1732 | 1696 | 1655 | 1609 | 1552 | 1565 | 1593 | 1610 | 1630 | 1721 | 1773 | 54 |
| 25 | 18 | 34 | 37 | 65 | 66 | 73 | 82 | 81 | 88 | 107 | 112 | 55 |
| 2152 | 2165 | 2156 | 2126 | 2117 | 2073 | 2108 | 2161 | 2231 | 2268 | 2388 | 2460 | 56 |
| 96,1 | 88,5 | 81,8 | 88,5 | 94,9 | 97,5 | 99,4 | 113,5 | 122,2 | 131,0 | 134,3 | 133,1 | 57 |
| 41,0 | 48,4 | 48,3 | 38,7 | 39,7 | 50,9 | 56,8 | 61,2 | 86,1 | 99,8 | 100,9 | 107,0 | 58 |
| 137,1 | 136,9 | 130,1 | 127,2 | 134,6 | 148,4 | 156,2 | 174,7 | 208,3 | 230,8 | 235,2 | 240,1 | 59 |
| — | — | — | — | — | — | — | 2,0 | 1,0 | 1,5 | 6,6 | 4,7 | 60 |
| 31,4 | 26,9 | 25,4 | 26,2 | 26,9 | 27,0 | 27,7 | 30,5 | 31,1 | 32,3 | 30,9 | 24,2 | 61 |
| 105,7 | 110,0 | 104,7 | 101,0 | 107,7 | 121,4 | 128,5 | 142,2 | 176,2 | 197,0 | 197,7 | 211,2 | 62 |

Bilan

Sans les prêts pour l'électrification de lignes de raccordement étrangères.

Ad 45

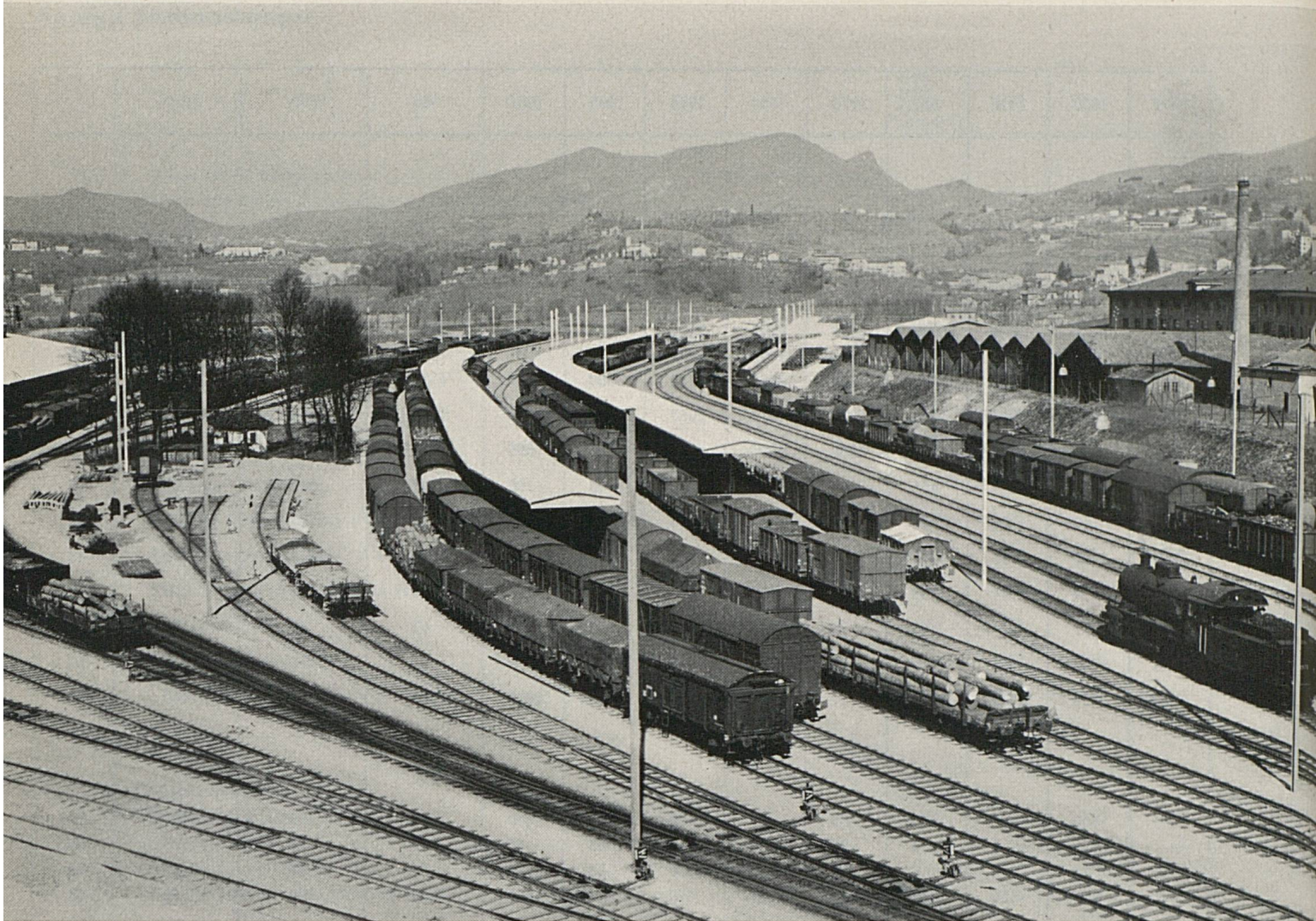
Y compris les découverts à la charge de la Confédération: 26 millions de francs en 1945 (résorbés par l'assainissement) et 13 millions en 1949.

Ad 46

Frais d'émission et de conversion des emprunts; amortissements arriérés des groupes d'immobilisations «Frais généraux» et «Infrastructure».

Ad 55

Y compris les fonds mis en réserve et le solde actif porté à compte nouveau. Pour chaque exercice, ce solde est celui qui figure dans la proposition du Conseil d'administration.



Extension des installations de la gare de Chiasso. Première étape: les voies, partiellement posées, du nouveau faisceau douanier. A l'arrière-plan, à gauche, la nouvelle halle aux marchandises, et, au centre, les quais douaniers couverts