

**Zeitschrift:** Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1949)

**Artikel:** Rapport de gestion et comptes présentés par la Direction générale des Chemins de fer fédéraux suisses 1949  
**Autor:** Lucchini  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676218>

### **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**

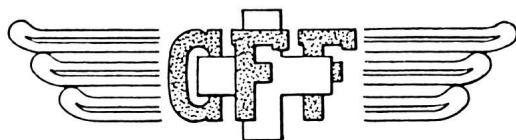
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 14.01.2026

**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**

**1949**

## Rapport de gestion

### Partie générale

#### A. Trafic et recettes de transport

Le fléchissement de l'activité économique, qui s'est poursuivi au cours de l'exercice de 1949, a eu une influence défavorable sur le trafic et les recettes des Chemins de fer fédéraux.

Les *transports de voyageurs* avaient diminué en 1948 déjà. Le recul a continué en 1949. Nous avons transporté durant l'exercice 201,6 millions de personnes; c'est là un chiffre inférieur de 6,09 millions, ou 2,9% à celui de 1948. Ce sont surtout les trafics internes de tourisme et de vacances qui ont fléchi, ainsi que le trafic professionnel et d'ouvriers par abonnements généraux et à parcours déterminés. Le mouvement des étrangers a lui aussi légèrement baissé. Il est vrai que, jusqu'en août, si nous en jugeons par le nombre des nuitées, il avait plutôt augmenté, mais il a subi ensuite, dès septembre, après les dévaluations décrétées par de nombreux pays, un recul sensible. Nous constatons aussi un notable ralentissement dans la progression du nombre des automobiles étrangères qui viennent en Suisse. En 1949, 490 000 automobiles et autocars entrèrent dans notre pays pour un séjour temporaire. Les importations de véhicules à moteur, qui avaient presque entièrement cessé pendant la guerre, mais qui, dans les années d'après-guerre, s'étaient faites très nombreuses, se sont développées encore. L'augmentation, en 1949, a même été plus forte qu'en 1948 pour ce qui est des voitures automobiles, mais elle a faibli dans le secteur des autocamions et des motocyclettes. La Suisse, en 1949, a importé 25 500 automobiles, 2450 camions et 8800 motocyclettes, pour une valeur totale de 182 millions de francs. Le trafic par véhicules à moteur a pris une nouvelle extension. Le 30 septembre, la Suisse possédait 125 000 automobiles et autobus, contre 108 000 un an plus tôt. Ce nombre dépasse des deux tiers celui de 1938.

Les *recettes du service des voyageurs* se sont élevées à 278,25 millions de francs, ce qui représente, par rapport à 1948, une augmentation, modeste, de 1,63 million, ou 0,6%.

Dans le service des *marchandises*, le mouvement ascendant qui n'avait pas cessé depuis 1946, s'est trouvé brusquement interrompu en 1949. Les quantités transportées dans le trafic des bagages, de la poste, des animaux vivants et des marchandises se sont chiffrées par 16,04 millions de tonnes, ce qui représente, par rapport à l'année précédente, un recul de 2,46 millions de tonnes, ou 13,3%. Ce fléchissement s'est manifesté tout au long de l'année. Il est dû principalement à la forte diminution des échanges avec l'étranger, ainsi qu'à la baisse du trafic interne. Nous avons assisté, en revanche, à une reprise sensible du trafic des marchandises en transit, lequel, toutefois, reste encore inférieur de moitié à ce qu'il était avant la guerre.

Les *recettes du trafic des marchandises* se sont montées à 304,20 millions de francs, ce qui fait, par rapport à 1948, où elles avaient atteint un chiffre-record, une diminution de 38,83 millions, ou 11,3%.

Avec des recettes-voyageurs légèrement accrues et des recettes-marchandises fortement réduites, les recettes de transport qui, de 1938 à 1948, n'avaient pas cessé de monter et avaient passé de 308 à 620 millions de francs, ont pour la première fois reculé, de 37,21 millions, ou 6,0% (par rapport à 1948).

En ce qui concerne les *parcours des trains*, pour les trains de voyageurs les kilomètres-trains se sont élevés à 46,06 millions (augmentation 1,68 million, ou 3,8%), et les kilomètres-tonnes bruts à 9,60 milliards (accroissement 133 millions, ou 1,4%). En revanche, pour les trains de marchandises, par suite du fléchissement du trafic, les kilomètres-trains, qui se sont élevés à 13,76 millions, ont reculé de 1,01 million, ou 6,9% et les kilomètres-tonnes bruts — 5,54 milliards — de 451 millions, ou 7,5%.

## B. Chemin de fer et automobile

L'heureux temps n'est plus où le chemin de fer et l'automobile travaillaient tous deux à plein rendement. La prospérité économique déclinant, la diminution des transports ferroviaires et routiers s'accroît. Pour le rail, ce retour à une situation normale est doublement défavorable, parce que les engins motorisés se multiplient, en même temps que les transports diminuent. De 1948 à 1949, le nombre des véhicules à moteur en Suisse a passé de 188 762 à 219 234, augmentant de 30 472 unités, dont 17 055 voitures, 159 autobus, 955 camions, 3205 fourgons de livraison et 249 véhicules spéciaux ou tracteurs. Le parc des camions a passé de 31 000 à 35 500, ce qui fait presque trois quarts de plus qu'en 1938. Le nombre des motocyclettes a augmenté de 49 000 à 58 000, ce qui représente le double du chiffre de 1938.

Cette évolution inverse du parc automobile et du volume des transports devait nécessairement conduire à une concurrence plus serrée entre le rail et la route. Dans cette lutte, les Chemins de fer fédéraux sont désavantagés dès le départ par les charges que l'on sait (obligation de transporter, nécessité de tenir des tarifs et des horaires) et par le devoir qu'ils ont de subvenir par leurs propres moyens à toutes leurs dépenses de construction. Dans l'industrie des transports automobiles, nous sentons déjà sur les prix une pression à laquelle le chemin de fer ne peut pas se soumettre sans autre forme de procès. Conséquence: nombre de transporteurs routiers abandonnent les courtes distances pour les longs parcours, où les prix, par conséquent, marquent une forte tendance à la baisse.

Le chemin de fer s'efforce de stopper cette fâcheuse évolution en améliorant ses prestations. Il met notamment sur pied un service direct de porte à porte au moyen de grands *containers* et de *trucks* transporteurs routiers. Durant la période d'essai, les CFF assument eux-mêmes ce service dans l'ensemble; ils verront, lorsqu'ils en connaîtront exactement tous les frais, ce qui est plus avantageux: la mise en régie, la remise aux camionneurs officiels ou à des entrepreneurs de transports automobiles.

Dans le service des voyageurs, les efforts se multiplient en vue d'ouvrir de nouvelles lignes d'automobiles. Fort heureusement, nous possédons sur ce point la base juridique d'une coordination rail-route, tout au moins pour les courses de ligne, de sorte que nous pourrions empêcher l'organisation des transports automobiles parallèles aux voies ferrées. Quant à l'établissement de lignes d'automobiles traversières et à la desserte de vallées latérales, le chemin de fer n'y est pas opposé; il souhaite ce progrès, au contraire. Mais ce qui est plus difficile, c'est de coordonner les trafics routier et ferroviaire sur le plan international; ce problème gagne en importance au fur et à mesure que s'affirme la tendance expansionniste des compagnies de transports automobiles de l'étranger.

Etant donnée la diminution des transports professionnels routiers, ainsi que des transports ferroviaires, il s'avère urgent de régler dans leur principe les rapports entre le chemin de fer et l'automobile, afin que ne s'aggrave pas le chaos qui recommence à régner dans le domaine des transports, avec le préjudice qu'il causerait

à l'économie nationale. Conscient de ce danger, le Conseil fédéral a nommé une commission de seize membres choisis dans les divers milieux de l'économie et des transports. Cette commission, consultative, aura la tâche délicate de trouver au problème de la coordination des moyens de transport une solution « suisse ».

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

Le recul toujours plus marqué du trafic au cours de l'année a visiblement causé un malaise dans le public. Les journaux de toutes les tendances se sont occupés à plusieurs reprises des conséquences probables du déclin économique pour les finances des Chemins de fer fédéraux, ne cachant pas leur crainte qu'un nouvel assainissement ne devienne nécessaire.

En dépit des difficultés, les Chemins de fer fédéraux peuvent encore compter sur la sympathie et la compréhension d'une bonne partie de l'opinion publique. Nous dirons même que l'idée d'assurer l'existence de cet irremplaçable appareil de transports publics gagne plutôt du terrain. La nécessité d'établir, par des moyens juridiques et financiers, un équilibre entre les moyens de transport s'impose de plus en plus aux esprits. Le chemin de fer, instrument dont l'Etat se sert pour sa politique nationale, sociale et de colonisation intérieure, accomplit des tâches indispensables à la communauté, laquelle, d'ailleurs, porte sur le rail un jugement remarquablement objectif. Nous en avons la preuve dans le fait que l'opinion admet peu à peu que les résultats du réseau d'Etat doivent être considérés moins sous le rapport strictement financier qu'au point de vue des intérêts généraux de l'économie nationale.

Parmi les principaux problèmes ferroviaires qui retiennent toujours fortement l'attention du public et qui l'ont surtout retenue durant le dernier exercice, citons le relèvement des taxes, la réforme des tarifs de marchandises, l'aggravation de la situation financière, le développement technique du réseau national et la stabilisation des conditions de concurrence entre le rail et la route.

Le service de presse met tous ses soins à renseigner systématiquement l'opinion publique sur l'activité du réseau d'Etat en faveur de l'économie nationale.

Les maisons d'édition, les rédactions de journaux et les organisateurs d'expositions ou de conférences en Suisse et à l'étranger utilisent toujours plus notre collection de photographies et de diapositives. L'activité des conférenciers scolaires et des organisateurs de visites techniques se révèle aussi des plus précieuses, puisque, par elle, quelque 39 000 personnes, dans près de 800 manifestations, ont été documentées sur le chemin de fer.

Pour l'instruction du personnel, nous avons fait tourner deux nouveaux films, intitulés l'un: *Attention à la casse*, l'autre: *Le petit cheminot*. Ce dernier est un dessin animé en couleur; il insiste sur la nécessité d'une collaboration entre les agents. Le premier doit servir à combattre les irrégularités dans le service des marchandises.

Grâce aux « Actualités suisses », divers événements ferroviaires ont pu être projetés dans les salles de cinéma du pays.

En librairie, nous avons fait paraître le cahier CFF n° 2 en français (*Nos gares*), un nouveau petit livre pour la jeunesse (*Bitte einsteigen*) et une brochure illustrée à l'intention des jeunes gens qui s'apprennent à choisir une profession (*Wie werde ich Lokomotivführer*).

*L'informateur du rail*, lancé à titre d'essai en automne 1948, a été favorablement accueilli par la presse. Vers la fin de l'année, nous avons mis en chantier une nouvelle brochure de ce genre, qui paraîtra au printemps 1950.

Un grand nombre de reportages sur le chemin de fer ont paru dans les journaux illustrés de Suisse et de l'étranger.

Les studios de Genève, Lausanne, Berne et Lugano ont donné des émissions ferroviaires. Il convient de citer spécialement l'émission hebdomadaire *Le rail, la route, les ailes*, très populaire en Suisse française.

La presse a été invitée aux principales manifestations suivantes: Visite du chantier de construction de la double voie Romont—Fribourg, course inaugurale des trains légers entre Lucerne et Zurich, visite de l'usine CFF de Barberine par les correspondants de journaux étrangers.

En mai, le *Bulletin des CFF* a fêté son vingt-cinquième anniversaire. Nous avons reçu à cette occasion de nombreuses lettres de félicitations du personnel et de journaux professionnels et quotidiens de Suisse et de l'étranger, qui montrent combien notre revue est appréciée. Elle rend de grands services au chemin de fer en renseignant le public de notre pays. De l'avis général, le *Bulletin des CFF* est devenu en vingt-cinq ans une précieuse source d'information ferroviaire.



La *bibliothèque*, par l'actualité de sa documentation, a contribué efficacement à renseigner l'opinion. Les acquisitions récentes sont régulièrement signalées à l'attention des milieux professionnels intéressés par une petite exposition. Grâce à des accords, les achats de livres et de périodiques se font en collaboration plus étroite avec les bibliothèques fédérales, ce qui nous permet de faire des économies. La bibliothèque collabore aussi au *Bulletin UIC de documentation*. Elle compte environ 45 000 volumes; elle en a prêté 17 968 durant l'exercice, contre 16 819 en 1948.

#### **D. Direction de l'entreprise et divisions**

La *Direction générale* a tenu 33 séances. Deux de ses membres ayant été absents en même temps, durant de longues semaines, l'un pour cause de maladie, l'autre à la suite d'un accident, le troisième directeur général a dû se prononcer seul sur de nombreuses affaires urgentes. 446 décisions ont été prises, dont 18 figurent parmi celles du III<sup>e</sup> département.

Les directeurs généraux et d'arrondissement, au cours de 7 *conférences de direction*, ont discuté quelques questions purement internes et les principaux objets suivants: Moyens de combattre le recul du trafic et des recettes, de même que l'augmentation des dépenses; compression des effectifs; accroissement de l'activité commerciale dans les arrondissements et extension des visites de la clientèle; grandes lignes de la politique à suivre en matière de concurrence; opportunité de la première classe de voiture; problème des haltes; révision des instructions pour la lutte contre l'alcoolisme.

A la *direction de l'entreprise*, d'importantes mutations ont eu lieu en fin d'année. M. W. Meile, président de la Direction générale depuis 1940, s'est retiré à fin octobre pour des raisons de santé, privant les Chemins de fer fédéraux des services d'une forte personnalité. L'assainissement et la réforme du régime comptable ont été en grande partie son œuvre. Notre ancien président avait aussi à cœur d'entretenir de bonnes relations avec les autorités et le public. Il est parvenu enfin, dans une période difficile, à maintenir la paix du travail et la confiance entre la Direction générale et le personnel.

Le 1<sup>er</sup> novembre, M. Cesare Lucchini a repris de M. Meile la présidence et la direction du département des finances et du personnel. L'ancien chef du département commercial et du contentieux, M. Kradolfer, a succédé à M. Lucchini à la tête du département des travaux et de l'exploitation, laissant sa place au nouveau directeur général nommé le 1<sup>er</sup> décembre par le Conseil fédéral, M. Hugo Gschwind, de Therwil, docteur ès sciences politiques et ancien conseiller d'Etat de Bâle-Campagne.

A la fin de l'année, M. Fernand Chenaux, directeur du 1<sup>er</sup> arrondissement, a pris sa retraite après avoir atteint la limite d'âge. Entré en 1907 aux Chemins de fer fédéraux, il a rendu d'éminents services dans différents postes des divisions des travaux et de l'exploitation, puis, dès le 1<sup>er</sup> janvier 1937, à la tête du 1<sup>er</sup> arrondissement. Pour le remplacer, le Conseil fédéral a fait appel à M. John Favre, docteur en droit, du Locle, jusqu'alors adjoint au chef de la division du contentieux près la Direction générale.

M. E. Ballinari, chef principal de l'exploitation, s'est également retiré pour raison d'âge le 31 décembre 1949. Il a fait toute sa carrière aux Chemins de fer fédéraux, où il a débuté comme apprenti de gare; il a exercé ses fonctions avec succès à tous les postes où il a passé. Le Conseil d'administration a choisi son successeur en la personne de son adjoint, M. Werner Tribelhorn, de Trogen.

#### **E. Conseil d'administration**

En 1949, le Conseil d'administration a tenu 9 séances et traité 45 affaires. L'opinion publique a été régulièrement tenue au courant de ses décisions. Deux séances ont été complétées par des visites. Des délégués de la commission de vérification des comptes ont fait en outre cinq inspections, dont les résultats ont été consignés par écrit.

#### **F. Organisations internationales**

Les organisations internationales ont déployé, en 1949, une activité intense. Les administrations de chemins de fer éprouvent de plus en plus, sur le plan international, le besoin d'une solidarité plus étroite, laquelle se traduit par des réalisations communes et des échanges d'idées et d'expériences.

1. Les commissions permanentes de l'*Union internationale des chemins de fer* (UIC) se sont réunies en session annuelle à Oslo, au mois de mai. Signalons en particulier: l'unification des indicateurs de chemins de

fer, l'augmentation de la vitesse commerciale des transports de colis de détail, la nomenclature des marchandises, les transports en service, les conditions de transport des objets précieux, l'étude des questions de freinage, l'interchangeabilité des pièces de rechange, l'unification du matériel roulant, etc.

Dans le cadre de l'UIC ont eu lieu, en juin sur la ligne du Saint-Gothard, et en octobre et novembre sur la ligne Romanshorn—Frauenfeld, des essais de freins opérés au moyen du nouveau frein continu Oerlikon pour trains de voyageurs et de marchandises. Ces essais, entrepris conformément aux prescriptions de l'UIC, ont été jugés satisfaisants.

La commission des affaires générales s'est réunie en février, en juin et en octobre. Elle a traité des questions importantes; elle a notamment mis au point des thèses sur le régime financier des chemins de fer et établi un intéressant rapport sur la situation actuelle des chemins de fer.

Ces deux documents ont été approuvés par le comité de gérance de l'UIC qui s'est réuni à Paris. Ils ont donné lieu à des décisions importantes, notamment à la création d'un office international d'études et d'essais des chemins de fer (ORE) et d'un centre international d'information des chemins de fer européens (CICE) qui a pour objet de créer une atmosphère de confiance et de sympathie en faveur du chemin de fer.

2. La *Conférence européenne des horaires et des services directs* s'est tenue à Brighton, du 5 au 15 octobre, sous la présidence de notre administration. Les relations d'horaire avec la Péninsule ibérique ont été discutées au cours d'une session spéciale qui a eu lieu en novembre.

3. Le Comité de l'*Union internationale des voitures et fourgons*, présidé par notre administration, s'est réuni à Luxembourg du 28 mars au 4 avril, en vue de préparer la revision du règlement pour l'emploi réciproque des voitures et fourgons en trafic international (RIC). Le projet du nouveau règlement a été discuté à Brighton le 12 octobre au cours de la réunion plénière de l'Union RIC. Le nouveau règlement est valable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1950.

4. En septembre a eu lieu à Naples, sous la présidence de notre administration, la 25<sup>e</sup> conférence du comité de l'*Union internationale des wagons* (RIV). Cette conférence a été suivie d'une assemblée plénière extraordinaire, qui a adopté plusieurs modifications et dispositions complémentaires au règlement sur l'emploi réciproque des wagons en trafic international.

5. Notre administration a pris part aux *Conférences internationales des horaires des trains de marchandises*, au printemps à Bruxelles et en novembre à Amsterdam, pour arrêter définitivement l'horaire des trains de marchandises de la période 1949—50 et préparer celui de 1950—51.

6. La *Délégation internationale du Simplon* a tenu sa première session en juillet et la seconde en octobre à Berne. Au cours de ces séances, la Délégation a traité les *questions habituelles* (horaires, tarifs, comptes de la ligne), ainsi que le problème des transports d'automobiles par le tunnel du Simplon.

7. Au début de juin a eu lieu à Lisbonne une réunion élargie de la commission permanente de l'*Association internationale du congrès des chemins de fer*. Parmi les questions traitées, signalons l'étude pour la mécanisation des chantiers d'entretien et de renouvellement de la voie, l'étude des locomotives électriques pour trains rapides et l'organisation du transport des marchandises de détail.

8. Le Comité international des transports (CIT), présidé par notre administration, a tenu plusieurs séances en Suisse et une à Bologne. Il a notamment arrêté le texte des prescriptions communes d'expédition en trafic international des marchandises (PIM) et d'exécution en trafic international des voyageurs et bagages (PIV), ainsi que du règlement uniforme pour le transport international des colis express (RIEX). Ces prescriptions seront mises en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1950.

9. La *Commission mixte* pour les affaires du chemin de fer allemand en Suisse, dans laquelle notre administration est représentée, s'est réunie en mai à Constance et en novembre à Zurich. Elle a traité principalement les questions comptables et tarifaires, ainsi que divers problèmes de personnel.

10. Il y a lieu de signaler enfin l'activité du comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe, qui s'est réuni deux fois à Genève en juin et en décembre. Ce comité a adopté des résolutions concernant le tourisme, la coordination des transports sur le plan intergouvernemental, les statistiques, le transport des denrées périssables. Notre administration a délégué des experts dans plusieurs groupes de travail.

## Partie spéciale

### Finances et comptabilité

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

1. Les 31 mars et 1<sup>er</sup> novembre, à l'aide de fonds qui ont été mis à notre disposition par le Département fédéral des finances, nous avons remboursé

le prêt PTT à 3% de 1939, au montant de 25 millions de francs et

le prêt PTT à 2½% de 1942, au montant de 25 millions de francs,

qui étaient arrivés tous deux à échéance.

Le 1<sup>er</sup> novembre et le 15 décembre, aux fins de consolider des dettes flottantes, nous avons contracté auprès du Département fédéral des finances un prêt de 150 millions de francs au total, au taux d'intérêt de 3% et pour une durée de 25 ans.

A la fin de l'année, notre dette consolidée était de 1 476 706 750 francs, dont 242 890 000 francs étaient inscrits dans le livre de la dette de la Confédération.

2. Le 18 septembre, la livre anglaise a été dévaluée d'environ 30%, ce qui a entraîné la dévaluation de nombreuses autres monnaies.

3. Pendant l'exercice, nous avons accordé, sur les fonds de la caisse de pensions et de secours, 228 prêts hypothécaires en 1<sup>er</sup> et II<sup>e</sup> rang, pour un total de 3 883 700 francs, à des agents des Chemins de fer fédéraux, et 6 prêts hypothécaires en 1<sup>er</sup> et II<sup>e</sup> rang, pour un total de 2 825 000 francs, à des coopératives de construction des cheminots.

#### B. Contrôle des finances et comptabilité générale

1. En 1949, nous avons procédé au *contrôle* d'un certain nombre de caisses d'avances de services de la Direction générale et des arrondissements. Nous avons aussi participé à des inventaires du matériel de superstructure et examiné à fond les comptes d'un certain nombre de bureaux d'ingénieur de la voie. Nous avons constaté l'exactitude de l'encaisse et des stocks, de même que leur concordance avec les livres.

Nous avons vérifié pour la première fois les décomptes PTT sur le service des autocamions dans la vallée de la Surb. Nous avons révisé la comptabilité de 5 librairies de gare, 30 buffets, 3 salons de coiffure, 9 kiosques à fruits, d'une maison s'occupant de la réclame dans les gares et les voitures, d'une compagnie de distributeurs automatiques, d'un établissement de bains et de WC payants, d'un magasin d'articles pour fumeurs et d'une gare frigorifique. De plus, nous avons examiné les comptes d'une gare commune, de la gérance immobilière de Genève—La Praille, ainsi que les recettes brutes pour 1949 de 50 buffets de gare. 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.

L'introduction et la première revision d'une comptabilité uniforme dans les kiosques à fruits ont permis d'adapter la plupart des loyers et fermages aux conditions actuelles.

2. Les organes des Chemins de fer fédéraux autrichiens ont examiné les comptes des gares communes de Buchs et de St-Margrethen que nous leur avons présentés; de son côté, la Délégation du Simplon a vérifié les comptes du parcours Brigue—Iselle pour 1948.

3. Au printemps 1949, les comptes des Chemins de fer fédéraux ont été arrêtés pour la première fois d'après le nouveau système comptable valable dès le 1<sup>er</sup> janvier 1948, lequel a pleinement donné satisfaction. Les comptes des ports bâlois du Rhin ont été incorporés dans ce système le 1<sup>er</sup> janvier 1949.

4. Au printemps 1949 également, nous avons pour la première fois établi pour chaque agent le compte de ses cotisations à l'assurance-vieillesse et survivants (environ 40 800 assurés).

En plus de ce nouveau et important travail fortement mécanisé, nous avons assumé l'année passée les tâches du service de revision pour la succursale CFF de l'AVS.

5. Poursuivant nos efforts de rationalisation, nous avons introduit le système des cartes perforées (jusqu'ici 20 factures à l'heure, maintenant 550 factures) pour l'établissement des factures, déjà mécanisé antérieurement, des recettes diverses (18 000 contrats avec environ 25 000 factures par an). D'autres rationalisations de ce genre ont été étudiées durant l'exercice et pourront être réalisées bientôt.

## Participation à d'autres entreprises

1. La *Société de gares frigorifiques, ports-francs et glaciers de Genève* a versé pour 1948, sur le capital-actions de 600 000 francs, un dividende de 8%. En cours d'exercice, les entreposages sont tombés à tel point que, malgré une augmentation de recettes dans la vente de glace, le capital-actions, pour la première fois en 10 ans, ne produira pas de dividende.

2. Aux *entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle S. A.*, les chambres froides et de réfrigération ont, en 1949, été occupées d'une façon satisfaisante. Pour faire face à la concurrence, il a fallu réduire certaines taxes d'entreposage. Pendant l'exercice, la fabrication de glace et le glaçage de wagons-frigorifiques ont notablement baissé. Le résultat de l'exercice a permis d'opérer des versements dans la réserve légale et dans la réserve spéciale. Le dividende a été abaissé de 8 à 7%.

3. Le capital-actions de l'*Usine de l'Etzel S. A.* n'a subi aucune modification. Le 1<sup>er</sup> avril 1949, la 2<sup>e</sup> tranche, de 2 millions, a été remboursée sur l'emprunt obligataire de 20 millions à 3½%, de 1937. L'emprunt obligataire 3½% de 1948, de 15 millions, est resté inchangé. Un dividende de 4% a de nouveau été versé pour l'exercice 1948/49, arrêté au 30 septembre.

4. Le capital-actions et le capital-obligations de l'*Usine de Rupperswil-Auenstein S. A.* n'ont subi aucune modification. Dans les créiteurs, les avances à intérêt fixe pour frais de construction ont pu être ramenées à 2 870 000 francs. Un dividende de 4% a de nouveau été versé pour l'exercice 1948/49, arrêté au 30 septembre.

## Personnel

### A. Questions générales

1. Par arrêté fédéral du 17 juin 1948 et arrêté du Conseil fédéral du 9 juillet 1948 prorogeant et modifiant les arrêtés des 3 octobre et 12 décembre 1947 qui accordent des allocations de renchérissement au personnel de la Confédération, ce personnel et celui des Chemins de fer fédéraux ont reçu des allocations de renchérissement pour 1949. Comme les années précédentes, elles se composaient d'une allocation principale, d'une allocation sur les indemnités de résidence et d'un supplément pour enfants.

L'*allocation principale* comprenait, pour des gains déterminants allant de 3000 à 10 000 francs:

a) Un supplément de 38% des gains déterminants;

b) Un montant de:

1200 francs par an pour les agents mariés;

1150 » » » » » célibataires avec obligation d'assistance;

1050 » » » » » célibataires sans obligation d'assistance.

Pour les gains supérieurs à 10 000 francs et inférieurs à 3000 francs, l'allocation principale devait être calculée selon des taux spéciaux.

L'allocation sur les *indemnités de résidence* était de 25% de l'indemnité et le *supplément pour enfants* de 80 francs par an.

2. Conformément à l'art. 7 de l'arrêté du Conseil fédéral du 9 juillet 1948 prorogeant et modifiant celui qui accorde des allocations de renchérissement au personnel de la Confédération pour 1948 et à une ordonnance du Département fédéral des finances et des douanes du 9 août 1948, nous avons aussi octroyé à notre personnel, en 1949, des *suppléments de renchérissement sur les allocations supplémentaires*.

3. En vertu de l'arrêté fédéral du 21 décembre 1945 prorogeant une seconde fois, jusqu'au 31 décembre 1949, le régime financier de 1939 à 1941, les *pensions* d'invalides et de survivants accordées avant le 1<sup>er</sup> juillet 1941, ont été réduites de 15% en 1949 également. Ont été exonérés de la réduction:

2400 francs de la rente d'invalidé,

1500 francs de la rente de conjoint.

Aucune pension d'orphelin n'a été diminuée. Les réductions des autres pensions ne devaient en aucun cas dépasser 10%.

La réduction des pensions a permis d'économiser 2 120 135 francs (en 1948: 2 229 417 francs).

4. En outre, les bénéficiaires de pension ont touché, en vertu de l'arrêté fédéral du 17 juin 1948 et de l'arrêté du Conseil fédéral du 9 juillet 1948, les allocations de renchérissement suivantes en 1949:

- a) Un supplément de 19% de la pension;
  - b) Un montant de:
    - 620 francs par an pour les invalides mariés,
    - 430 francs par an pour les invalides célibataires et les bénéficiaires de rente de conjoint.
- L'allocation de renchérissement ne devait cependant en aucun cas dépasser la pension.  
L'allocation de renchérissement sur la pension d'orphelin se montait à 300 francs.

5. *Revision du statut des fonctionnaires.* Avec son message du 20 décembre 1948, le Conseil fédéral a soumis aux Chambres un projet de revision de la partie touchant les traitements du statut des fonctionnaires, du 30 juin 1927, auquel le personnel des Chemins de fer fédéraux est soumis lui aussi.

Etant donnée la hausse continue du coût de la vie, il a fallu depuis 1941 accorder d'année en année des allocations de renchérissement croissantes sur les traitements stabilisés. La partie fixe des traitements, appointements et salaires des fonctionnaires, employés et ouvriers, ainsi que les indemnités de résidence et les allocations pour enfants reposaient sur la réglementation édictée en vertu des pleins pouvoirs, tandis que les allocations de renchérissement y relatives étaient accordées depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1947 en vertu des arrêtés fédéraux urgents. Ce régime expirait à fin 1949.

La revision du statut avait pour but d'incorporer les allocations de renchérissement et, par là, d'adapter la partie de la loi concernant les traitements au nouveau coût de la vie. Le statut révisé, contre lequel le referendum avait été demandé, a été adopté par 546 160 voix contre 441 785 lors de la votation populaire du 11 décembre 1949.

En vue d'assurer l'application de la loi le 1<sup>er</sup> janvier 1950, le Conseil fédéral a décrété le 19 décembre 1949 les modifications nécessaires aux règlements des fonctionnaires, des employés et des salaires. De plus, à la même date, le Département fédéral des finances et des douanes a réédité la liste des localités et reclassé les communes dans les huit zones d'indemnités de résidence.

Nous avons publié le 28 décembre 1949 les instructions nécessaires pour la fixation des nouveaux droits aux traitements et salaires.

6. Par arrêté du 13 juin 1949, le Conseil fédéral a modifié l'art. 41 du règlement des fonctionnaires II: désormais, le service de nuit donnant droit à une indemnité va de 22 à 5 h.; cette réglementation a été mise rétroactivement en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1949.

7. L'évolution de l'effectif du personnel fait l'objet d'un commentaire à la page 26.

## **B. Assurances du personnel**

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

Le 1<sup>er</sup> supplément des 21 juin et 20 août 1948 aux statuts de la caisse de pensions et de secours, du 19 mai 1942, est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1949.

Par cette réglementation, qui est valable jusqu'à l'entrée en vigueur du nouveau statut des fonctionnaires, la caisse de pensions et de secours a été adaptée à l'assurance-vieillesse et survivants et au renchérissement de la vie.

Il en est résulté, au 1<sup>er</sup> janvier 1949, un surcroît de charge de la réserve mathématique de 82,6 millions de francs. Ce surplus provient de l'augmentation du gain assuré jusqu'ici (avec réduction simultanée de l'échelle de la pension) et de l'introduction de la pension d'invalidité supplémentaire aux agents pensionnés prématurément. Il incombe pour  $\frac{1}{3}$  aux assurés et pour  $\frac{2}{3}$  aux Chemins de fer fédéraux. Le fonds de stabilisation accumulé depuis 1946 jusqu'au 31 décembre 1948 par les Chemins de fer fédéraux (13,5 millions de francs) et les assurés (11,7 millions de francs) a été affecté à l'amortissement du surcroît de charge.



Les expériences faites durant l'exercice témoignent en faveur de la combinaison de l'assurance-vieillesse et survivants et de la caisse de pensions, grâce à laquelle les droits à l'AVS demeurent individuellement sauvegardés.

La mise en vigueur, le 1<sup>er</sup> janvier 1950, de la loi modifiant le statut des fonctionnaires du 30 juin 1927, a nécessité une nouvelle adaptation des statuts de la caisse de pensions et de secours. Comme ces statuts n'étaient valables que jusqu'à fin 1949, le Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux, dans sa séance du 12 décembre 1949 et à titre de mesure transitoire, les a prorogés jusqu'à la mise sur pied des nouveaux statuts, qui doivent entrer rétroactivement en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1950.

## 2. Assurance-vieillesse et survivants

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1949, notre caisse verse des rentes ordinaires AVS, qui sont remises en même temps que les prestations de la caisse de pensions et de secours. Les rentes sont compensées chaque mois avec les cotisations de membres à créditer à la centrale de compensation AVS, à Genève.

## 3. Assurance-accidents

Aux termes de la décision du Conseil d'administration de la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents du 7 mars 1918, les salaires versés aux assurés qui ont interrompu le travail pour cause de maladie, de vacances, de service militaire ou pour d'autres motifs, n'étaient jusqu'ici pas soumis à la prime. Dans sa séance du 10 septembre 1948, le Conseil d'administration a abrogé cette décision. En conséquence, dès le 1<sup>er</sup> janvier 1949, les salaires versés en cas d'interruption de service sont assujettis à la prime. Ils doivent être englobés dans le montant des salaires, tant pour les accidents professionnels que pour les accidents non professionnels. Pour compenser l'augmentation du montant de la prime résultant de cette décision, il est accordé un rabais de 5% sur les primes pour accidents professionnels, du fait que de tels accidents ne risquent pas de se produire pendant les interruptions de travail.

## 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 augmenter. Les dépenses en plus ont pu être couvertes par l'augmentation des cotisations opérée le 1<sup>er</sup> janvier 1949.

Une nouvelle branche d'assurance, l'assurance-tuberculose, introduite le 1<sup>er</sup> janvier 1949, a déjà durant l'exercice versé des prestations à 96 membres.

# C. Service médical

1. Au cours de l'exercice, 16 875 cas de maladie (15 792 en 1948) et 5927 accidents (5981, courtes absences non comprises) ont été annoncés. Le total des jours de maladie et d'accident (absences de courte durée comprises) a été de 607 385 (572 141 en 1948), ce qui, pour un effectif moyen de 35 785 agents, fait 16,97 jours par agent, au lieu de 16,22 en 1948 et 18,28 en 1947.

Ces jours d'absence se répartissent comme il suit :

	1947	Jours 1948	1949
Maladie . . . . .	13,53	12,02	12,60
Accident . . . . .	3,80	3,35	3,49
Absences de courte durée . . . . .	0,95	0,85	0,88

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

Service de bureau . . . . .	10,16	8,58	9,71
Service en plein air . . . . .	24,63	21,31	21,50
Service de bureau et en plein air . . . . .	16,18	14,52	15,37
Service sur les locomotives . . . . .	14,88	14,24	14,43
Service dans les trains . . . . .	18,03	16,68	17,33
Service dans les ateliers principaux (ouvriers). . . . .	20,57	16,99	19,07

En moyenne, la guérison a exigé :

	1947	Jours 1948	1949
Dans les cas de maladie . . . . .	25,54	26,84	26,73
Dans les cas d'accident . . . . .	19,77	19,79	21,09
Dans les cas d'absence de courte durée . . . . .	1,87	1,82	1,81

## 2. Nous avons fait

1947	1948	1949	
4721	3544	1512	examens d'admission
433	421	548	examens de mise à la retraite
808	957	873	examens de contrôle de maladie
64	61	44	examens de contrôle de victimes d'accident (agence CNAL)
—	151	107	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:

1947	1948	1949	
6090	4486	3986	examens d'admission
245	209	220	examens de mise à la retraite
522	556	654	examens de contrôle
—	368	502	radioscopies dans l'entourage de malades (agents de l'administration générale de la Confédération)

## Contentieux

1. L'annuaire statistique (tableau 39) renseigne sur le nombre des *accidents*.

2. Les Directions d'arrondissement ont réglé 191 *cas de responsabilité civile* (195 en 1948).

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

### a) Réclamations :

	1948	1949
Non réglées . . . . .	1 662	1 458
Reçues . . . . .	39 143	27 675
Réglées . . . . .	39 529	27 942

### b) Procès :

Pendants . . . . .	2	8
Intentés . . . . .	10	2
Terminés . . . . .	5	5

c) Charge nette des CFF à la suite des réclamations et procès susmentionnés . . . . . fr. fr.

fr.

fr.

## Tarifs et publicité

### A. Généralités

1. Le nouveau règlement de transport et ses dispositions complémentaires sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre. De la sorte, le droit suisse des transports a été mieux adapté au droit international et aux besoins actuels du trafic.

L'annexe I à ce règlement a paru à la même date. Elle contient les prescriptions relatives aux matières et objets admis au transport sous certaines conditions.

2. La Conférence commerciale des entreprises de transport et des intéressés au trafic s'est réunie le 28 septembre à Berne. Elle a approuvé les dispositions complémentaires au nouveau règlement de transport, de même que les nouvelles conditions relatives au transport des fardeaux, qui lui avaient été soumises par l'administration gérante.



Dans la même séance, elle a approuvé la réforme des tarifs de marchandises proposée par l'administration gérante. Deux points, à savoir l'introduction de prix pour les chargements de 15 tonnes et l'octroi des prix de la classe 8 pour les transports de charbons, devront être tranchés par l'autorité de surveillance, aucun accord n'ayant pu être réalisé au sein de la Conférence commerciale.

## B. Service des voyageurs et des bagages

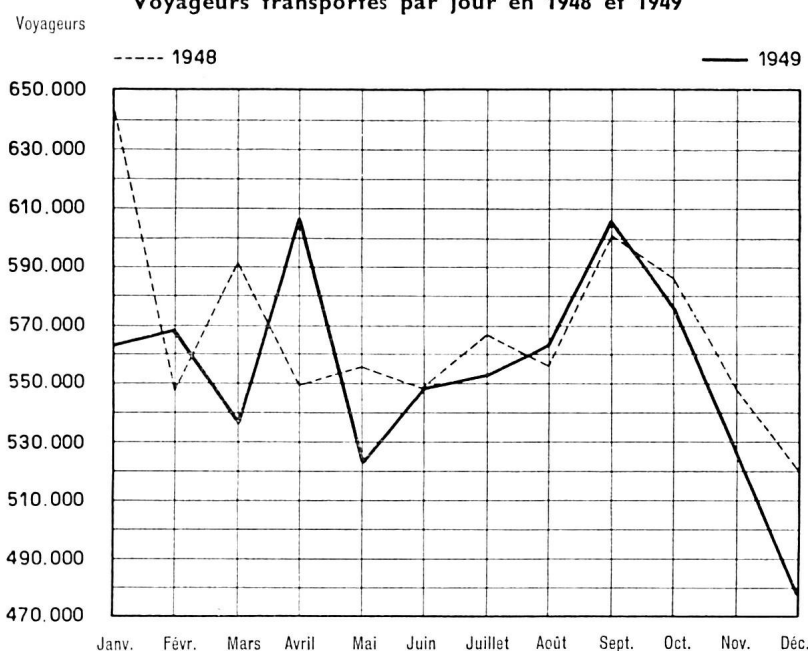
1. Nous avons de nouveau émis des billets du dimanche pendant les mois d'hiver, à savoir jusqu'au 3 avril et dès le 17 décembre. Nous avons accordé des billets de simple course donnant droit au voyage de retour aux visiteurs des cinq expositions et foires nationales: Salon de l'automobile à Genève, Foire suisse d'échantillons à Bâle, Comptoir suisse à Lausanne, Fiera svizzera à Lugano, OLMA, foire suisse de l'agriculture et de l'industrie laitière à Saint-Gall, ainsi qu'aux participants actifs à la Fête fédérale de jodleurs à Berne et au Tir fédéral de Coire.

2. Depuis le 1<sup>er</sup> mai, l'abonnement mixte pour demi-billets et général est délivré à de nouvelles conditions. La carte de trois mois contient à présent cinq jours d'utilisation générale et coûte 125 francs en 2<sup>e</sup> classe, et 105 francs en 3<sup>e</sup> classe. L'abonnement de 12 mois, dont le prix est respectivement de 400 et 340 francs, compte 20 jours d'utilisation générale. Il existe des cartes complémentaires pour l'obtention de 5 ou 10 jours d'utilisation générale.

3. La réduction consentie en faveur des participants au service volontaire d'aide à l'agriculture a été encore une fois accordée telle quelle pendant l'exercice.

4. A la suite des démarches que nous avons entreprises auprès des chemins de fer privés en vue de simplifier les décomptes, nous avons pu passer, avec le Chemin de fer Moutier—Longeau, une convention sur le décompte forfaitaire des recettes provenant du trafic des voyageurs, des bagages et des colis express et une convention analogue avec le Chemin de fer Soleure—Zollikofen—Berne en ce qui concerne les trafics de communauté CFF/SZB.

Voyageurs transportés par jour en 1948 et 1949



5. Le 1<sup>er</sup> mai, les télésièges Grindelwald—First et Beatenberg—Niederhorn ont été admis dans le service direct des voyageurs et des bagages.

6. Pendant l'exercice, les tarifs internationaux de voyageurs, bagages et colis express ont pu être développés et améliorés. Des tarifs pour le transport des colis express ont été introduits en service avec l'Allemagne et la Grande-Bretagne. Aux tarifs de transit existants sont venus s'ajouter un tarif pour le transport des voyageurs en groupes Pays-Bas/Belgique/Luxembourg—Italie, ainsi que des tarifs pour colis express Allemagne—Italie et Ouest-Est.

D'importants changements sont survenus dans les prix de transport en trafic international par suite des dévaluations opérées en automne par de nombreux pays européens. Notre capacité de concurrence dans le trafic de transit s'en est trouvée quelque peu affaiblie dans le sens nord-sud, mais, en revanche, améliorée dans le sens ouest-est.

### C. Service des marchandises et des animaux

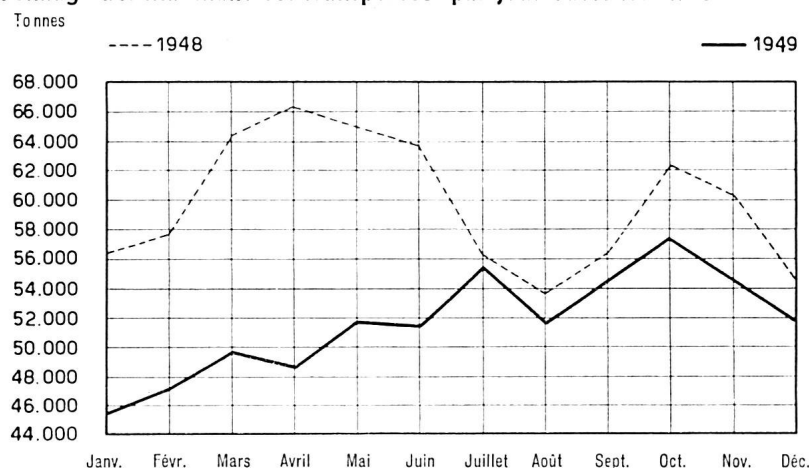
1. A Montreux s'est tenue une conférence internationale des chemins de fer à laquelle participèrent presque tous les pays d'Europe, les autorités d'occupation des quatre zones d'Allemagne, l'Office central des transports internationaux par chemins de fer et l'Office fédéral des transports. Cette conférence s'est occupée des importantes questions suivantes:

- Abrogation des dispositions restrictives à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, dans la mesure où cela est possible eu égard à la normalisation qui s'est opérée dans le trafic international des marchandises; assouplissement des prescriptions, notamment en ce qui concerne le paiement des frais de transport;
- Ouverture de nouvelles voies d'acheminement, notamment pour les transports en transit par la zone d'occupation soviétique d'Allemagne (notamment pour le trafic Pologne—Suisse);
- Introduction d'un nouveau régime de décompte ferroviaire, qui doit permettre de libéraliser davantage encore les prescriptions relatives au paiement des frais de transport.

2. Les tarifs internationaux de marchandises existants ont encore été développés au cours de l'exercice. De nouveaux tarifs sont entrés en vigueur pour les relations de trafic suivantes:

Belgique (gares intérieures)	} — Suisse
Autriche	
Hongrie	
Pologne	
Yougoslavie	

**Tonnage des marchandises transportées par jour ouvrable en 1948 et 1949**



3. 2 252 000 tonnes de marchandises ont été transbordées dans les ports du Rhin des deux Bâle, contre 2 780 000 tonnes l'année précédente.

4. Le trafic de transit a continué à augmenter d'une façon générale; en revanche, les transports de denrées alimentaires Italie—Angleterre ont été inférieurs de 3 pour cent environ aux chiffres de 1948.

### D. Publicité

1. Durant l'année 1949, le service de publicité a publié, pour la propagande à l'étranger, 100 000 cartes des chemins de fer suisses, 120 000 prospectus relatifs aux lignes du St-Gothard et du Simplon, 50 000 prospectus concernant les abonnements régionaux de vacances, ainsi que, à chaque changement d'horaire, environ 40 000 exemplaires de la brochure des correspondances internationales entre la Suisse et l'étranger. Ont en outre été consacrés à la propagande dans le pays, des brochures contenant des propositions pour des voyages collectifs, 220 000 prospectus concernant le billet de vacances, 100 000 prospectus relatifs à d'autres titres de transport, des horaires petit format pour les sports d'hiver et 45 000 calendriers.

2. Nous avons, au printemps, imprimé 7500 affiches du Brünig et 4350 affiches du Bodan, et, en automne, 3500 affiches en faveur de l'abonnement pour demi-billets. Nous avons au surplus autorisé des sociétés de développement, des chemins de fer privés et les comités d'organisation d'importantes manifestations, à faire placer 3000 affiches dans des gares et 25 000 panonceaux dans des voitures.

3. Les Chemins de fer fédéraux ont ouvert, aux quatre foires suisses ainsi qu'au Salon de l'automobile à Genève, des bureaux de renseignements judicieusement aménagés.

4. Quelque 100 000 personnes ont assisté aux 430 projections de films de propagande et de diapositives en couleur organisées par notre service des conférences.

5. Nous avons fait paraître à plusieurs reprises des annonces dans les quotidiens et dans les journaux illustrés les plus importants en faveur des différents abonnements pour voyages d'affaires, des billets de vacances et des abonnements généraux de vacances, ainsi que du bon de voyage offert comme cadeau.

### Contrôle du trafic

1. Nous avons étendu les essais entrepris avec des *compositeurs enregistreurs* destinés à déterminer les recettes provenant des billets vendus par chacun des agents d'une caisse. 35 appareils de ce genre sont actuellement utilisés dans 16 gares.

2. Nous avons réédité les *instructions concernant la livraison, l'émission et la comptabilisation* des billets de vacances.

3. Nous avons étendu le *mode d'expédition simplifié des petits envois* du service interne des marchandises des CFF, aux envois de détail affranchis d'un montant en port payé jusqu'à 50 francs, et aux envois de détail non affranchis d'un montant en port dû jusqu'à 55 francs, remboursement de 5 francs compris.

4. La *comptabilisation mécanique* a été étendue au trafic des expéditions des services de marchandises d'Aarau, Schaffhouse, Sierre, Sion, Soleure g. p., Wil et Zofingue. Nous utilisons des appareils comptables pour le trafic des expéditions de Kemptthal et St-Gall—St-Fiden.

5. Les compagnies suivantes: Société de navigation du lac de Bienne, Société du lac des Quatre-Cantons, Tramways électriques du canton de Zoug, Chemins de fer Furka—Oberalp, Chemins de fer fribourgeois, Chemin de fer rhétique, Chemin de fer du Sernftal et Grindelwald-First, ont chargé les CFF de leurs *travaux de contrôle et de décompte*.

6. Nous avons procédé à la vérification des *caisses et livres de 704 services*.

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

8. Le *mode d'expédition et de décompte* des trafics-marchandises internationaux a été fixé à une conférence de décompte qui s'est tenue au mois d'octobre à Schaffhouse.

9. Au cours de l'exercice, 590 crédits pour frais de transport ont été ouverts et 467 supprimés. Le 31 décembre 1949, le nombre des crédits pour frais de transport était de 9583.

10. L'imprimerie des billets a imprimé 46 100 000 billets Edmonson, contre 62 948 000 en 1948 (réforme des tarifs).

### Economat

Les dernières difficultés auxquelles se heurtaient encore les achats de matériel ont disparu dans le courant de l'exercice. Dans presque toutes les branches, les délais de livraison sont redevenus normaux.

Sur le marché suisse, au besoin de matériel a succédé le besoin de commandes. Après de nombreuses années, des difficultés d'écoulement surgissent à nouveau. Nous commençons à les éprouver dans la vente de matériaux de rebut et en particulier de ferraille. Le prix du fer brut ayant fortement diminué, les lamineries du pays pour la plupart, se désintéressent de la ferraille, dont la transformation est devenue une opération onéreuse.

La dévaluation des monnaies de divers pays a, notamment pour les produits du laminage et la houille, déclenché une chute des prix dont l'ampleur dépasse en partie celle de la dévaluation même. Cette évolution n'ayant débuté que vers la fin de l'année, le recul des prix n'apparaît que peu dans les achats de 1949.

Les commandes de l'industrie suisse ont subi un fort recul. Nous nous efforçons de soutenir l'industrie du pays en lui passant des commandes, mais nos efforts se heurtent à des difficultés résidant dans l'adaptation des prix aux offres étrangères plus avantageuses. Nous avons pu néanmoins réduire nos commandes à l'étranger en faveur de notre industrie.

Nos stocks de matériaux importants atteignent approximativement l'ampleur des besoins d'une année, conformément aux instructions du Conseil fédéral.

## Exploitations affermées

1. En 1949, le nombre des *buffets de gare* est resté le même, c'est-à-dire de 66. Nous avons changé de buffetier à Bellinzone, La Chaux-de-Fonds et Rapperswil. Les buffets de Bienne, Morges, Porrentruy, Aarau, Bâle, Coire et Zurich g. p. ont été agrandis ou transformés. Certains prix ayant baissé, le chiffre d'affaires est légèrement plus faible qu'en 1948. Les prescriptions concernant le contrôle officiel des prix ayant été abrogées pour l'industrie hôtelière, c'est aux Chemins de fer fédéraux qu'il appartiendra de nouveau de surveiller les prix dans les buffets.

2. A la fin de l'exercice, 275 gares et stations avaient des *kiosques à journaux* appartenant à de grands ou de petits gérants. Au Tessin, les zones d'affermage ont été délimitées à nouveau. A cause de différents journaux et périodiques étrangers, nous avons continué à exercer un contrôle sévère de la littérature vendue dans les kiosques. Nous avons interdit la vente de diverses publications.

3. La *réclame commerciale* dans les gares a rapporté plus que l'année précédente, du fait que nous avons mieux profité des grandes surfaces à disposition. Nous avons néanmoins été limités dans notre action par le souci de sauvegarder l'esthétique des gares.

4. Nous avons continué à installer des *distributeurs automatiques* modernes de chocolat, de confiserie et de cigarettes, soit que nous ayons remplacé d'anciens appareils, soit que nous ayons placé des distributeurs là où il n'y en avait pas encore.

5. *Service des voitures-restaurants, des voitures-lits et des voitures-salons* : Nous avons signé de nouveaux contrats avec la Compagnie suisse des wagons-restaurants (CWR) et avec la Compagnie internationale des wagons-lits (CIW). Dans un règlement n° 61.6, nous avons consigné les droits et obligations des parties en cause, ainsi que toutes les prescriptions relatives à ce service. Nous avons également passé un contrat avec la CWR au sujet de la reprise successive de ses quatre derniers wagons-restaurants, n°s 23 à 26. Le parc du matériel roulant est resté le même; en plus de ses quatre véhicules, la CWR dispose de 14 wagons-restaurants nouveaux, de 8 anciens et de 5 voitures-buffets CFF. La CIW exploite ses propres voitures. Pour la première fois, elle a mis des voitures-lits de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classe en service entre la Scandinavie et l'Italie par la Suisse.

6. Parmi les autres exploitations affermées, citons de nombreux magasins de provisions de voyage, de fruits, de tabac, de fleurs, etc., 15 salons de coiffure, les garages des gares de Genève et de Zurich et les restaurants des bateaux du lac de Constance. A Lausanne, nous avons entrepris la construction d'un grand bâtiment pour un garage à automobiles et des bureaux.

## Gares et trains

### A. Généralités

1. Nous avons signé, avec l'Association des wagons des chemins de fer privés suisses, une convention relative à l'utilisation commune des wagons en trafic suisse. Cette convention remplace celle de 1887, qui ne répondait plus aux conditions actuelles.

2. 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 58 *containers* privés et de 7 wagons de particulier. De plus, nous avons mis en service, pour les sous-louer à des clients, 22 petits *containers* nous appartenant en propre. A fin décembre 1949, nous avions en service 220 petits *containers* appartenant au chemin de fer, 1312 petits *containers* privés et 108 grands *containers* privés.

3. Le 15 mars à Bellinzone et le 16 à Domodossola, nous avons discuté avec les autorités et les administrations intéressées la simplification des formalités douanières en trafic Suisse—Italie. Le contrôle italien des passeports a été accéléré, ce qui a permis d'écourter le stationnement des trains directs à Chiasso et à Domodossola.

### B. Recrutement et instruction du personnel

1. Pour compléter les effectifs de personnel du service des gares et des trains, nous avons engagé 200 apprentis de gare et 101 apprentis pour le service des trains.

2. Les apprentis de gare de la classe 1947 ont subi les examens de capacité.

3. Nous avons organisé à Saint-Gall un cours de cadres pour former les conférenciers des cours d'instruction des apprentis de gare.

4. Nous avons développé les cours d'instruction des fonctionnaires, après une longue période où la pénurie de personnel nous avait imposé des restrictions dans ce domaine.

### C. Transport des voyageurs

1. Le nombre des personnes transportées, 201,6 millions, est inférieur de 2,9% à celui de 1948, mais encore de 78% plus élevé qu'en 1938. Le recul est dû notamment aux conditions de neige défavorables du début et de la fin de l'année, ainsi qu'à la concurrence croissante de l'automobile.

2. Les restrictions touristiques persistantes, ainsi que les limitations dans l'octroi des devises, qui se sont accentuées dès septembre par suite des dévaluations monétaires, entravent fortement le libre développement du mouvement international des voyageurs. Heureusement, cette carence sur le plan international a été compensée dans une certaine mesure par le tourisme interne suisse, lequel, favorisé par un bel été et un bel automne, a pris de fortes proportions, surtout en fin de semaine.

### D. Transport des marchandises

1. En 1949, les Chemins de fer fédéraux ont transporté 16,04 millions de tonnes, c'est-à-dire 2,4 millions, ou 13,3%, de moins qu'en 1948, et 2,2 millions, ou 16%, de plus qu'en 1938. Le recul par rapport à 1948 provient surtout de la diminution (1,6 millions de tonnes) des importations et des exportations, ainsi que de la concurrence croissante des autocamions.

Le trafic de transit, lui, a bien repris. Les transports de denrées alimentaires en provenance de l'Italie, via Chiasso—Bâle, pour la Belgique et l'Angleterre, se sont développés de façon particulièrement favorable jusqu'à la dévaluation des monnaies, après quoi ils ont diminué. Nous avons transporté une grande quantité de ferraille en direction nord-sud. Via Bâle-Buchs, le trafic a été satisfaisant de l'ouest à l'est, alors qu'il a été médiocre en sens inverse.

Le trafic de transit Espagne—Allemagne via Genève—Bâle et Romanshorn—Friedrichshafen, qui avait cessé depuis plusieurs années, a repris au cours du dernier trimestre de 1949.

2. Le niveau d'eau ayant été bas durant presque toute l'année, les ports du Rhin, à Bâle, ont transbordé moins de marchandises qu'en 1948: 528 000 tonnes, ce qui représente un fléchissement de 19%.

3. A partir du mois de juin, afin d'améliorer le transport de porte à porte des envois par wagons complets, les Chemins de fer fédéraux ont introduit à titre d'essai le système hollandais des transports par gros *containers*. A cet effet, ils ont loué puis acheté aux Chemins de fer néerlandais 9 wagons-*containers* (7 wagons à trois *containers* couverts et deux à trois *containers* ouverts, ainsi que 3 remorques spéciales pour assurer la navette des *containers*). Les essais montrent que ce service de porte à porte sans transbordement constitue une amélioration pour la clientèle et doit permettre au chemin de fer de regagner des transports passés à la route. Entre-temps nous nous sommes procuré d'autres grands *containers*: 69 couverts et 54 ouverts avec les 41 wagons spéciaux nécessaires, ainsi que 7 remorques. Les *containers* avec les wagons spéciaux correspondants, ainsi que les racleurs, sont fournis par des fabriques suisses.

### E. Horaires

1. Au cours de la procédure d'approbation de l'horaire entré en vigueur le 15 mai 1949, 480 (année précédente 467) requêtes ont été présentées, dont 339 (348) concernaient les Chemins de fer fédéraux. Il y a lieu de mentionner en particulier 134 (166) requêtes tendant à l'introduction de nouveaux trains ou au prolongement de parcours de trains existants, 59 (59) visant à obtenir de nouveaux arrêts de trains directs et accélérés, ainsi que 33 (21) ayant pour but une meilleure desserte de stations et de haltes par des trains de voyageurs. 153 (118) de ces revendications ont été totalement ou partiellement prises en considération. Les gouvernements cantonaux, de leur côté, en ont repoussé 177 (208). Le département fédéral des postes et des chemins de fer, enfin, appelé à se prononcer sur 9 (22) demandes, n'en a accepté aucune.

2. L'horaire annuel 1949/50 a augmenté de quelque 5900 km par jour les parcours des trains de voyageurs. L'amélioration concerne surtout les trains directs.

3. Nous avons eu des conférences d'horaire les 22 et 23 février à Paris et les 19, 20 et 21 décembre à Bruxelles, avec des représentants des chemins de fer anglais, français, belges et autrichiens, de la compagnie internationale des wagons-lits, ainsi que de délégués des agences de voyage anglaises et suisses. Nous y avons mis au point la marche des trains Angleterre—Suisse pour l'horaire 1949/50 et 1950/51 et décidé l'introduction des trains spéciaux Angleterre—Suisse et Angleterre—Autriche commandés par les agences de voyage.

Nous avons en outre discuté les 20 et 21 janvier à Kandersteg, avec les administrations intéressées la marche des trains Suisse—Italie à partir du 15 mai 1949.

4. Le 15 mai ont repris régulièrement le service des trains de voyageurs par les points frontières Coblenz—Waldshut, Ramsen—Singen et Kreuzlingen gare—Constance, ainsi que le service de bateaux pour voyageurs sur le lac de Constance entre Romanshorn et Friedrichshafen. Mais les trains nouvellement introduits entre Coblenz et Waldshut, ainsi qu'entre Kreuzlingen gare et Constance, avaient une si faible affluence qu'ils ont été supprimés à partir du 15 juillet.

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

En vertu d'un arrangement pris en 1947 avec les entreprises suisses de transport et pour tenir compte de l'élévation des frais d'exploitation depuis 1939, les indemnités de cojouissance des gares communes doivent toutes être majorées de 50%. Nous avons poursuivi nos négociations à ce sujet et les avons pour la plupart menées à chef.

## G. Etablissement et ouverture de haltes

1. La halte desservie de Noës-Chalais, entre Granges-Lens et Sierre, a été achevée et mise en service le 15 mai.

2. Le 15 mai, nous avons ouvert à l'exploitation la halte non desservie de l'aérodrome de Kloten, entre Zurich-Oerlikon et Kloten.

## 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

- 4 tracteurs électriques de la série Te,
- 1 tracteur à essence de la série Tm,
- 5 voitures de type léger de la série AB<sup>4ü</sup>,
- 1 voiture de type léger de la série B<sup>4ü</sup>,
- 59 voitures » » » » » C<sup>4ü</sup>,
- 2 wagons-restaurants de la série Dr<sup>4ü</sup>, repris de la Compagnie suisse des wagons-restaurants,
- 9 fourgons de type léger de la série F<sup>4ü</sup>,
- 1 fourgon-ambulant de la série FZ, repris des UeBB,
- 50 wagons de la série K<sup>31</sup>,
- 313 » » » » L<sup>6</sup>,
- 4 wagons spéciaux de la série OM<sup>9</sup>.

#### Voie étroite

- 3 voitures de type léger de la série AB<sup>4ü</sup>,
- 15 wagons de la série K<sup>3</sup>.

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

- 2 locomotives électriques de la série Ae<sup>6</sup>/<sub>6</sub>,
- 13 tracteurs de la série CFe<sup>4</sup>/<sub>4</sub>,
- 10 voitures de type léger de la série AB<sup>4ü</sup>,
- 30 » » » » » B<sup>4ü</sup>,
- 10 » » » » » BC<sup>4ü</sup>,
- 76 » » » » » C<sup>4ü</sup>,
- 35 fourgons » » » » » F<sup>4ü</sup>,
- 100 wagons de la série K<sup>31</sup>,
- 40 ballastières de la série S<sup>41</sup>,
- 1 wagon-grue » » » X<sup>6</sup>.



3. Nous avons au cours de l'exercice transformé le matériel roulant suivant :

6 wagons L<sup>3</sup>, en wagons spéciaux de la série O,  
40 M<sup>1</sup> et M<sup>3</sup>, en ballastières de la série S<sup>4</sup>,  
70 véhicules désaffectés, en wagons de service X.

## B. Traction

1. Pour couvrir nos besoins en personnel de locomotive, nous avons engagé 114 ajusteurs-mécaniciens, ajusteurs-électriciens et mécaniciens.

2. Par suite de pénurie d'énergie électrique, nous avons dû, au cours des mois de janvier, février et mars, ainsi que de novembre et de décembre, pousser au maximum l'exploitation à vapeur sur des lignes électrifiées. Pendant cette période, les trains ont parcouru à la vapeur environ 300 000 km par mois, ce qui a entraîné, par rapport à une exploitation électrique normale, un surcroît de dépenses mensuelles d'environ 850 000 francs. Pendant les 7 autres mois, le manque de véhicules moteurs électriques nous a obligés à faire intervenir des machines à vapeur sur des lignes électrifiées pour couvrir environ 90 000 km par mois, ce qui a représenté une dépense mensuelle supplémentaire de 250 000 francs.

3. Pendant l'exercice, nous avons mis au rebut 14 locomotives à vapeur, dont la remise en état eût été trop onéreuse (remplacement du foyer). Notre parc de locomotives à vapeur se trouve ainsi ramené à 279 machines, contre 582 locomotives électriques.

4. Pour économiser du personnel et une locomotive de chauffage, nous avons installé et mis en service à la gare de Winterthour une installation de chauffage préalable des trains.

5. Pour améliorer les conditions d'exploitation sur la ligne du Brünig, nous avons introduit, pour les trains lourds, la triple traction. Jusqu'ici, on admettait seulement la double traction. La charge remorquée des trains à trois véhicules moteurs a été fixée à 160 tonnes.

6. Au commencement de l'exercice, nous avons mis en service un train-navette composé d'une locomotive Re<sup>4</sup>/<sub>4</sub>, d'un wagon de commande et d'un certain nombre de voitures légères en acier. Comme train poussé, il peut circuler à la vitesse de 125 km/h.

7. Pour la construction des usines hydro-électriques de la Handeck et de l'Oberaargletscher, et afin de permettre le transport journalier de 300 tonnes de ciment, nous avons muni un certain nombre de wagons M<sup>7</sup> d'un dispositif spécial, grâce auquel les mêmes récipients vont de Wildegg à Innertkirchen sans transbordement.

## C. Ateliers

### a) Entretien du matériel roulant

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

#### Véhicules moteurs

Réparations courantes . . . . .	981
Réparations intermédiaires . . . . .	137
Revisions. . . . .	235
Total	1353

En outre, les petits véhicules à moteur ont fait l'objet de 180 revisions, 25 revisions intermédiaires et 64 réparations courantes.

#### Autres véhicules des CFF

	Voitures	Fourgons	Wagons	Wagons de service
Réparations courantes . . . . .	5756	987	11 212	787
Revisions . . . . .	1768	278	5 151	570
Réparations intermédiaires . . . . .	307	1	—	—
Réparations principales . . . . .	44	9	603	—
Avaries graves . . . . .	5	2	33	1
Total	7880	1277	16 999	1358



Aux 44 anciennes voitures à quatre essieux envoyées aux ateliers pour réparation principale, la caisse de bois a été remplacée par une caisse en acier, et l'aménagement intérieur modernisé.

Nous avons chargé l'industrie privée de rafraîchir l'aménagement intérieur de 178 voitures à deux et trois essieux, et d'opérer 31 réparations principales de wagons. A la fin de l'exercice, les travaux de ce genre confiés à des maisons privées étaient achevés.

Les 700 derniers wagons étrangers qui avaient été englobés temporairement dans notre parc ont été rendus aux administrations propriétaires au cours de l'exercice.

Nous avons continué à remplacer, aux wagons couverts, les toitures endommagées, recouvertes en toile impériale, par des toitures en aluminium. Depuis 1947, nous avons posé de ces toitures en aluminium à 4016 wagons (43%). A la suite de cette amélioration, le nombre des demandes d'indemnité pour marchandises endommagées par l'humidité a sensiblement diminué.

*Véhicules d'autres propriétaires (wagons de particulier compris)*

	Voitures	Fourgons et ambulants	Wagons
Réparations courantes . . . . .	26	348	3670
Revisions . . . . .	—	147	739
Avaries graves . . . . .	—	—	4
Total	26	495	4413

2. Les divers travaux de remise en état de wagons étrangers dont nous nous sommes occupés ont été terminés en mai 1949. Avec la coopération de nos ateliers, l'industrie suisse a réparé au total:

9 732 wagons des chemins de fer français,
597 wagons de la zone française d'occupation en Allemagne,
672 wagons de la bizonie
<u>Total 11 001 wagons</u>

**b) Installations et appareils d'atelier**

Les ateliers d'Yverdon ont mis en service de nouveaux lavabos et de nouveaux vestiaires, ainsi qu'un tour automatique « Tarex ». Les machines-outils des ateliers de Bienne ont été pourvues de commandes individuelles. Aux ateliers d'Oltén, pour assurer l'entretien des voitures légères en acier, on a agrandi l'atelier de réparations.

**Travaux**

**A. Généralités**

1. En 1949, pour la première fois depuis la guerre, la situation sur le marché des matériaux de construction et du travail a pu être considérée comme à peu près normale. A l'exception d'équipements automatiques du téléphone, pour lesquels le délai de livraison était resté de une à deux années, les appareils de tout genre et le matériel de voie purent être obtenus d'une manière illimitée. Aussi bien, les travaux de construction et d'entretien ont-ils pu être exécutés conformément au programme.

2. Gare de Berne. En commun avec les autorités du canton et de la ville 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 la place de la Gare et la place Bubenberg, ainsi qu'un projet général pour de nouveaux bâtiments du chemin de fer et de la poste. Le délai d'envoi des projets a été fixé au 31 mars 1950. Un grand nombre de concurrents ont demandé la documentation nécessaire, ce qui prouve que le concours a suscité un vif intérêt dans les milieux spécialisés.

La procédure d'expropriation contre le canton de Berne pour l'acquisition, aux Grands-Remparts, du terrain nécessaire à l'extension des installations de voies et de quais, s'est close sur un arrêt du Tribunal fédéral, qui fixe à 1 886 508 francs l'indemnité à verser au canton. Primitivement, le canton exigeait 3 635 000 francs.

3. Agrandissement de la gare de Zurich. Le gouvernement et la municipalité de Zurich, ainsi que les Chemins de fer fédéraux, ont décidé en juin 1949 de demander à un spécialiste neutre un préavis concernant le projet général d'extension de la gare de Zurich établi en 1946 par les CFF en étroite collaboration avec les autorités du canton et de la ville de Zurich.

4. Bâtiment d'administration du Sihlhof à Zurich. A Zurich s'est constituée, sous le nom de « Frohalp SA. », une société par actions qui a pour but de faire construire à la Lagerstrasse, à hauteur du bâtiment de la Sihlpost, un nouveau bâtiment pour des bureaux. Tout comme les PTT et l'administration des douanes, la Direction du III<sup>e</sup> arrondissement des CFF a elle aussi l'intention de louer des locaux au Sihlhof, pour concentrer près de la Sihlpost ceux de ses bureaux aujourd'hui dispersés en ville.

## B. Constructions, transformations et extensions

1. *Construction de lignes nouvelles.* La construction Genève-Cornavin—La Praille de la ligne de raccordement a avancé au point que la gare aux marchandises de La Praille a pu être mise en service le 15 décembre 1949. Les travaux de terrassement et ceux du passage inférieur de la route du Grand-Lancy ont été poursuivis.

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

Nous avons achevé les grands travaux ci-après:

Agrandissement et transformation du bâtiment aux voyageurs à Aesch, Faido et Rüschlikon; nouveau bâtiment aux voyageurs et nouvelle annexe à Granges-Sud; nouveau bâtiment aux voyageurs à Liestal; nouveau bâtiment aux voyageurs et nouvelle halle aux marchandises à Chambrelieu; transformation des locaux de service dans les bâtiments aux voyageurs de Zollikofen et Coire; agrandissement de la recette aux voyageurs et nouveaux WC à La Chaux-de-Fonds; nouveau bâtiment de service sur quai II à Montreux; amélioration des installations pour le service des marchandises à Renens; agrandissement du bâtiment aux voyageurs incendié d'Arth-Goldau; surélévation du bâtiment de service nord, en vue de l'agrandissement des locaux de la poste, et déplacement de la cantine à Bellinzona; agrandissement du bâtiment de service nord et transformation des bureaux et de la recette aux voyageurs à Olten; amélioration des locaux de service et de repos aux dépôts est de Winterthur; établissement d'une station de charge pour les batteries des tracteurs à bagages et agrandissement des locaux du service des bagages à Zurich g. p.; transformations et améliorations dans les buffets de gare à Bienne, au Locle-Ville, à Porrentruy, Saint-Maurice, Yverdon et Bâle; locaux pour la Swissair à Genève et Bâle; nouvelle voie pour travaux de réparation au dépôt de locomotives de Brigue; nouveau quai intermédiaire III et voie 14 à Delémont; transformation de la voie principale côté sud à Fribourg; nouvelle voie de tiroir à Mett-Bözingen; nouvelle voie de chargement simple, aménagement de la place de débord et amélioration des quais à Rarogne; modification de la voie de triage à Herzogenbuchsee; embranchement pour le chargement du ciment des usines hydro-électriques d'Oberhasli et nouvelle voie de garage à Interlaken Ost; transformation en station d'évitement des haltes de Bowil et de Riazzino; prolongement de la voie de garage 8 à Wildegg; établissement d'une 3<sup>e</sup> voie à Bäretswil et nouvelle place d'entrepôt et voie de triage à Buchs (Saint-Gall); remise en état de la toiture du quai I et construction de nouvelles toitures de quai du chemin de fer Martigny—Châtelard et Martigny—Orsières, à Martigny; extension des installations de gare à Yverdon; nouveau passage inférieur pour piétons à Morges et, avec quai extérieur, à Dietlikon.

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

Nouveau bâtiment aux voyageurs à La Conversion et à Nieder- et Oberurnen; transformation dans les bâtiments aux voyageurs de Brigue et Porrentruy; transformation du bâtiment aux voyageurs à Morges, Sierre et Winterthur; transformation et extension du bâtiment aux voyageurs et 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; nouvelle gare aux marchandises à Lausanne-Sébeillon; nouveau bâtiment accessoire à Oensingen; agrandissement des installations de gare et de dépôt et construction de bâtiments accessoires pour le EBT à Berthoud; transformation des locaux des bagages à Genève; agrandissement des installations de prise d'essence dans l'entrepôt d'essence et d'huile à Bâle; agrandissement de la remise aux locomotives est et des voies du faisceau J, transformations pour le service de gare et d'enclenchement et amélioration de l'approvisionnement en énergie à Winterthur; construction d'un bâtiment de service avec voie et pont d'accès pour l'entretien de la ligne de contact, amélioration au buffet de III<sup>e</sup> classe et au restaurant sans alcool ainsi qu'agrandissement et amélioration de l'approvisionnement en énergie à Zurich g. p.; extension de voies dans diverses gares et transformation des bâtiments aux voyageurs en vue de l'électrification de la ligne Winterthur—Wald; agrandissement des installations de voies à Brügg et Vernier-Meyrin; modification de la voie 3 à Fribourg; construction d'un passage inférieur à La Conversion; établissement du quai 2 avec toiture et d'un deuxième passage pour piétons au Locle-Ville; construction de quais intermédiaires à Giubiasco et Sursee; amélioration des installations des voies d'entrée est à Langnau; développement des voies d'entrée nord et agrandissement de la place de chargement à Nieder- et Oberurnen; travaux d'extension à la gare de Brunnen en corrélation avec le doublement de la voie entre Brunnen et Sisikon.

3. *Doubles voies.* L'exploitation en double voie a été inaugurée sur les tronçons Matran—Fribourg, Flums—Wallenstadt et Winterthur—Grüze—Winterthur. Nous avons travaillé au doublement de la voie sur les tronçons Boudry—Auvornier, Romont—Chénens, Olten—Hammer—Oensingen, Wallenstadt—Unterterzen et Lachen—Ziegelbrücke.

4. *Ponts.* Nous avons achevé la transformation en un pont voûté en pierre du pont métallique de Vira au km 167,786 de la ligne Cadenazzo—Dirinella. Entre Bülach et Winterthur, nous travaillons à la construction d'un viaduc voûté en remplacement du pont métallique en treillis sur la Wildbach près d'Embrach. Pour préparer l'électrification de l'ancienne ligne du Hauenstein, nous avons commencé à Olten la transformation du pont sur l'Aar datant de 1856 et qui fut à l'époque le premier pont métallique à arcs à âme pleine du monde; ce pont sera pourvu d'une superstructure en poutres soudées à âme pleine et d'une auge en béton armé à sollicitations simultanées; le pont sera le plus important ouvrage entièrement soudé de notre réseau.

5. *Signaux et installations de sécurité.* En 1949, nous avons mis en service 14 nouveaux enclenchements électriques, 249 signaux lumineux et 3 installations à feux clignotants; nous avons aussi équipé avec la commande électrique 13 barrières métalliques. Le block de ligne a été posé sur les parcours Sion—Loèche, Bienne—Brugg, Granges-Nord—Moutier, Longeau—Granges-Nord, Lyss—Münchenbuchsee, Arth-Goldau—Walchwil, Horw—Alpnachstad et Uster—Aathal.

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, 1982 kilomètres, c'est-à-dire 70%, étaient munis de ces dispositifs aux signaux avancés, de passage et de sortie. Sur 680 autres kilomètres, des aimants de voie ont été posés aux signaux avancés d'entrée.

6. *Passages à niveau.* Nous avons supprimé 30 passages à niveau. 11 d'entre eux ont été remplacés par des passages inférieurs ou supérieurs.

7. *Installations à basse tension et à courant faible.* A la gare de Lucerne, nous avons mis en service à titre d'essai une installation de radio-téléphonie assurant la liaison entre un poste fixe et les véhicules en marche. C'est la première installation de ce genre en Suisse. Il était particulièrement indiqué de faire ces essais à la gare de Lucerne, où les conditions d'entrée des trains à la gare aux voyageurs et à la gare de triage sont délicates. Les résultats obtenus jusqu'ici pour la direction des manœuvres sont satisfaisants.

La gare de Zollikofen a été pourvue d'un central téléphonique, que nous avons installé lors de l'automatisation des installations téléphoniques du SZB.

Nous avons mis en service des haut-parleurs dans les gares de Brigue et Coire, et nous en installerons à Fribourg, Vallorbe, Chiasso et Winterthur.

### C. Renouvellement des voies

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

- a. Renouvellement de la voie et du ballast,
  - Renouvellement de voie avec du matériel neuf, 157,9 km
  - Renouvellement de voie avec du matériel usagé, 44,1 km
  - Renouvellement du ballast avec augmentation du nombre des traverses, 8,2 km
  - Renouvellement du ballast seul, 36,2 km
- b. Renouvellement des aiguilles.
  - 397 aiguilles avec du matériel neuf
  - 247 aiguilles avec du matériel usagé

Notre approvisionnement en pièces de branchement s'étant amélioré au cours de l'exercice, pour la première fois depuis la guerre nous avons pu recevoir jusque vers la fin de l'exercice tous les branchements prévus pour le renouvellement. Mais nous n'avons pas pu les poser tous, et avons dû renvoyer à 1950 la pose de 60 branchements, représentant 10% du renouvellement total envisagé. Nous avons en revanche exécuté l'arriéré des travaux de 1948.

### D. Travaux d'entretien

1. Les travaux d'entretien ont été exécutés conformément au programme.

2. Après avoir, en 1948, envoyé en France un groupe d'agents de notre service de la voie pour s'initier au système d'entretien des voies nommé « soufflage », nous avons, en 1949, procédé à des essais étendus dans les

districts de Vallorbe, Wohlen et Richterswil. Ces essais ont montré que le soufflage est également indiqué pour notre réseau. Un premier soufflage ne nous permet cependant pas de nous prononcer définitivement sur les améliorations obtenues. Des résultats probants ne pourront être réalisés qu'après les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> soufflages.

Nous fondant sur les effets obtenus jusqu'ici et sur les expériences faites à l'étranger, nous continuerons les essais en 1950, en les étendant à 3 districts par arrondissement.

## E. Electrification

A Chiasso, nous avons pourvu la voie A 2 d'une installation de commutation 15 000/3000 volts.

Par suite de pénurie de véhicules moteurs électriques et des difficultés que nous avons rencontrées dans notre approvisionnement en énergie, nous avons dû observer une certaine retenue dans les travaux d'électrification. Les travaux préparatoires ont cependant été poursuivis sur les lignes Winterthour—Wald et Sissach—Läufelfingen—Olten.

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

1. Le 12 avril, une partie de la tranchée de la voie près du pont de la Glatt au km 22,845 de la ligne Zurich—Oerlikon—Kloten s'est affaissée. Jusqu'à l'achèvement des travaux de remise en état, le 3 juin, l'endroit dangereux a été franchi par les trains à une vitesse réduite.

2. Le 8 décembre, à 3 h. 55, le train 858 venant de Rodi-Fiesio a déraillé avec 21 wagons après avoir franchi le signal d'entrée de Faido. Le chef de train a été tué. La deuxième partie du train ayant été se jeter sur le poste de couplage et sur les supports de la ligne de contact, 9 véhicules se télescopèrent et formèrent un amoncellement, obstruant les deux voies.

Nous avons maintenu le service des voyageurs et des bagages à l'aide de cars postaux et de camions, en retenant les transports de marchandises et de denrées alimentaires ou en les détournant par le BLS. Le trafic normal a pu être repris à 18 h. du même jour à la vapeur, à minuit à la traction électrique et le 9 décembre à 13 h. sur les deux voies. Le dommage matériel s'est élevé à 285 000 francs. On présume que le déraillement a été causé par le fait qu'un essieu de la 11<sup>e</sup> voiture du train est sorti des rails, à la suite d'un concours de circonstances diverses: wagon trop léger, empâtement trop court, centre de gravité élevé, changement du sens de la marche, vitesse, changement de déclivité.

## Usines électriques

### A. Economie électrique

1. Nous avons conclu avec la Salanfe S. A. et la S. A. l'Energie de l'Ouest-Suisse (EOS), à Lausanne, des contrats de fourniture d'énergie qui se complètent mutuellement. Ces contrats prévoient l'installation d'un groupe électrogène monophasé de 22 000 kW à l'usine de Salanfe pour la fourniture d'énergie aux CFF par la Salanfe S. A. et par l'EOS, de même que l'échange d'énergie monophasée de l'usine de Salanfe contre de l'énergie triphasée de notre usine de Vernayaz.

Aux termes d'un bail que nous avons conclu avec la Municipalité de Lausanne, les CFF cèdent à celle-ci, sur les pylônes de leur ligne de transport de 66 kV Puidoux-Bussigny, la place disponible pour la pose et l'exploitation d'une ligne triphasée.

2. Durant l'exercice 1948/49 (d'octobre 1948 à septembre 1949), nous avons produit et reçu:

Dans nos propres usines . . . . .	625 490 000 kWh
Dans des usines communes . . . . .	156 992 000 »
D'autres usines privées . . . . .	130 566 000 »
Total de l'énergie produite et reçue	913 048 000 kWh

Cette énergie a été utilisée comme il suit:

Traction CFF (à la sortie des sous-stations) . . . . .	713 908 000 kWh
Autres usages propres . . . . .	10 723 000 »
Livraisons à des chemins de fer privés . . . . .	25 072 000 »
Pertes de transmission, de transformation et de conversion . . . . .	113 008 000 »
Total pour l'exploitation du chemin de fer . . . . .	862 711 000 kWh

(868 498 000 kWh en 1947/48.)

Livraisons à d'autres consommateurs (servitudes) . . . . .	10 846 000 kWh
Livraisons d'énergie en excédent. . . . .	22 873 000 »
Consommation pour le pompage d'eau à l'usine de l'Etzel . . . . .	16 618 000 »
	<hr/>
Consommation totale	913 048 000 kWh

(939 849 000 kWh en 1947/48.)

Pendant l'année d'exploitation 1948/49, nous avons consommé 5 787 000 kWh de moins que l'année précédente. Cette diminution provient du fait que nous avons appliqué plus longtemps nos mesures d'économie.

3. L'année d'exploitation 1948/49 a été extrêmement pauvre en précipitations. Nos usines et les usines communes (part CFF) ont produit 782 482 000 kWh, contre 846 232 000 kWh l'année précédente. Pendant l'hiver, le débit du Rhin, à Rheinfelden, était tombé à 51% de la moyenne des années 1901 à 1948. Notre réserve d'énergie dans les lacs artificiels de Ritom, de Barberine et du Sihltal, qui étaient pleins avant le commencement de la période d'hiver 1948/49, a dû être mise à contribution prématurément. Pour couvrir les besoins de l'hiver, il nous a fallu recourir à l'énergie de secours des entreprises d'électricité, qui nous ont fourni à ce titre 37 000 000 kWh.

Ce n'est qu'à partir du 3 avril que la situation s'améliora et que les lacs artificiels commencèrent à se remplir. Toutefois, une nouvelle période de sécheresse s'ouvrit à la mi-juin. Le 1<sup>er</sup> octobre, nos lacs n'étaient remplis qu'à 70,5% de leur capacité; autrement dit, la réserve d'énergie d'hiver ne s'élevait qu'à 147 millions de kWh au lieu de 208, de sorte qu'il nous fallut de nouveau recourir à l'énergie de secours des entreprises d'électricité.

4. L'état précaire de l'approvisionnement de notre pays en énergie électrique contraignit les chemins de fer à appliquer jusqu'au 1<sup>er</sup> mars les mesures d'économie (suspension de la fourniture de courant pour les chaudières électriques, réduction du nombre des voitures dans les trains, renonciation aux trains spéciaux de voyageurs, remplacement de véhicules moteurs électriques par des locomotives à vapeur et réduction du chauffage des trains) prises au cours du dernier trimestre de 1948 pour ménager les réserves d'énergie accumulées dans les lacs artificiels. Grâce à ces mesures, nous avons pu économiser approximativement 21 000 000 kWh et renoncer ainsi à la réduction de 10% de l'horaire des trains de voyageurs qui avait été envisagée et préparée.

Les mêmes mesures durent être à nouveau introduites au début d'octobre en raison de l'état insatisfaisant de l'approvisionnement en électricité.

## B. Usines électriques

1. *Vernayaz*. Les travaux de revêtement des conduites forcées entre les points fixes 6 et 8 sont à peu près achevés.

2. *Barberine*. Les travaux d'adduction du Triège d'Emaney au lac de Barberine ont été mis en chantier. Du côté d'Emaney, la maçonnerie du canal d'amenée de la prise d'eau à l'entrée de la galerie (270 m) est achevée sur les deux tiers de la longueur environ. Le 9 novembre, date d'interruption des travaux, l'avance dans la galerie était de 325 m. Du côté de Barberine, où les travaux seront poursuivis pendant l'hiver, l'avancement était de 1028 m.

Lac d'accumulation: Niveau le plus bas le 13 avril, 8,14 millions de m<sup>3</sup> d'eau utilisable correspondant à 23,04 millions de kWh; niveau le plus élevé le 10 octobre, 26,43 millions de m<sup>3</sup> (l'année précédente 39,0) d'eau utilisable correspondant à 74,81 millions de kWh; début de l'abaissement le 11 octobre; niveau du lac le 31 décembre: 17,4 m (12,22) au-dessous de la cote maximum, avec un volume d'eau utilisable de 17,91 millions de m<sup>3</sup> (23,72), ou 50,67 millions de kWh.

3. *Massaboden*. Les nouvelles installations hydrauliques et les bassins de dessablage de la prise d'eau de Mörel ont été mis en service. La galerie d'amenée, longue de 2584 m, a été percée le 12 octobre. A la fin de l'année, le revêtement en béton des culées et des voûtes était achevé sur 2380 m.

Dans le château d'eau, le déversoir a été achevé et le raccordement aux conduites de trop-plein établi.

4. *Amsteg*. La prise d'eau de Fellibach, endommagée par le glissement de terrain du 28 août, est complètement réparée. Le sixième bassin de dessablage est achevé à la prise d'eau de Kärsstelenbach.

5. *Ritom*. Dans la galerie d'amenée, côté Piora, nous avons franchi la zone difficile des dolomites et commencé à maçonner cette partie de la galerie (m. 660,50 à 670). Dans le val Canaria, la prise d'eau de la Garegna



est terminée. Le 21 octobre, date d'interruption des travaux, l'avancement dans la galerie était de 750 m. Le canal à flanc de cône, sur le versant gauche, et les prises d'eau des ruisseaux latéraux, sont terminés. Il en est de même de 814 des 2647 m que comporte le canal du versant droit.

Lac d'accumulation: niveau le plus bas le 13 avril, 3,07 millions de m<sup>3</sup> d'eau utilisable correspondant à 5,02 millions de kWh; niveau le plus élevé le 15 octobre, 18,28 millions de m<sup>3</sup> d'eau utilisable correspondant à 29,98 millions de kWh; début de l'abaissement le 16 octobre; niveau du lac au 31 décembre: 14,85 m (l'année précédente 8,40 m) au-dessous de la cote maximum, avec un volume d'eau utilisable de 12,93 millions de m<sup>3</sup> (18,32), ou 21,21 millions de kWh.

6. *Etzel*. Lac de la Sihl: niveau le plus bas le 27 mars, 5,28 millions de m<sup>3</sup> d'eau utilisable correspondant à 3,07 millions de kWh pour les CFF; niveau le plus élevé le 22 septembre, 82,89 millions de m<sup>3</sup> d'eau utilisable (capacité totale 91,8 millions de m<sup>3</sup>) correspondant à 42,55 millions de kWh (part CFF); début de l'abaissement le 24 septembre; niveau le 31 décembre: 4,18 m (l'année précédente 5,96) au-dessous de la cote maximum, avec un volume d'eau utilisable de 49,70 millions de m<sup>3</sup> (34,64), ou 49,70 millions de kWh, dont 29,56 millions de m<sup>3</sup> pour les CFF (26,75).

7. *Usine de Rapperswil-Auenstein*. Durant l'exercice, une seconde machine à nettoyer les grilles a été montée et mise en service.

### C. Lignes de transport

Les travaux de renouvellement des câbles de 66 kV entre Gurtellen et Goeschenen ont été achevés, et les nouveaux câbles ont pu être mis en service à fin septembre.

Près d'Amsteg, dans la zone où se produisent des éboulements de rochers, les lignes de transport de 66 kV, courant monophasé, et la ligne de 150 kV, courant alternatif, allant d'Amsteg à Steinen, ont été déplacées sur un nouveau tracé.

### D. Sous-stations

La pose d'interrupteurs rapides de 15 kV est terminée à la sous-station de Seebach et s'est poursuivie à quelques autres sous-stations.

A la sous-station de Grütze, les travaux d'agrandissement du magasin des lignes de contact sont à peu près terminés. Les travaux d'extension du poste de distribution de 15 kV ont été poursuivis.

A la sous-station de Seebach, les nouvelles installations de contrôle et de réenclenchement automatiques des six points d'alimentation ont été mises en service.

## 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 comparée 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 1948 fr.	Budget de 1949 fr.	Compte de 1949 fr.
Charges pour le personnel . . . . .	348 490 505	358 337 200	354 985 472
Dépenses de choses. . . . .	222 306 585	233 895 000	240 414 246
Amortissements. . . . .	95 912 846	94 476 000	105 579 678
Frais de capitaux . . . . .	47 667 140	47 167 000	48 102 313
Autres charges <sup>1)</sup> . . . . .	46 758 736	46 540 000	46 860 009
Charge totale	761 135 812	780 415 200	795 941 718

A cette charge s'opposent les montants suivants:

Produit d'exploitation . . . . .	675 774 577	670 008 800	633 969 569
Autres produits. . . . .	12 708 721	7 970 400	16 439 173
Dépenses de construction actives. . . . .	87 663 326	104 700 000	105 766 232
Produit total et dépenses actives	776 146 624	782 679 200	756 174 974

La différence correspond au solde mentionné dans le compte de profits et pertes

solde actif	15 010 812	2 264 000	—
solde passif	—	—	39 766 744

La charge totale a augmenté de 34,8 millions de francs par rapport à l'année précédente, tandis que le produit total, y compris les dépenses de construction actives, a diminué de 20 millions de francs. Le résultat de 1949 est donc de 54,8 millions de francs plus défavorable que celui de l'année précédente et de 42 millions de francs inférieur aux prévisions budgétaires.

<sup>1)</sup> Ces charges comprennent principalement les intérêts du déficit de la réserve mathématique de la CPS (22 millions de francs), la différence entre l'intérêt effectif et l'intérêt garanti au taux de 4% des valeurs de cette caisse (2,165 millions de francs), ainsi que les allocations de renchérissement aux pensionnaires (21 millions de francs).



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

	Compte de 1948 fr.	Budget de 1949 fr.	Compte de 1949 fr.
Traitements, appointements et salaires . . . . .	168 879 600	172 452 600	169 302 498
Indemnités de résidence . . . . .	4 330 739	4 335 700	4 332 764
Allocations pour enfants . . . . .	3 296 967	3 306 100	3 448 542
Autres éléments des traitements et salaires (allocations de mariage, gratifications pour ancienneté de service, jouissance du traitement après décès, etc.) . . . . .	1 853 638	2 118 500	2 278 987
Allocations de renchérissement . . . . .	105 905 292	110 857 100	108 565 308
Total des traitements, appointements, salaires et éléments de même nature . . . . .	284 266 236	293 070 000	287 928 099
Allocations supplémentaires et indemnités diverses . . . . .	12 673 765 <sup>1)</sup>	12 941 800 <sup>1)</sup>	13 206 511
Suppléments de renchérissement sur les allocations supplémentaires et sur diverses indemnités . . . . .	4 069 987 <sup>1)</sup>	4 384 000 <sup>1)</sup>	4 105 651
Uniformes . . . . .	3 533 293	2 811 800	4 055 021
Contributions à la caisse de pensions et de secours <sup>2)</sup> . . . . .	22 478 345	26 430 100	27 341 916
Contributions à l'AVS . . . . .	5 575 504	5 841 100	5 664 279
Assurance-accidents . . . . .	6 805 899	6 515 900	6 670 197
Autres dépenses pour le personnel (primes et récompenses, contributions à la caisse-maladie pour le personnel CFF, remise de boissons sans alcool, etc.) . . . . .	400 016	582 000	516 040
	339 803 045	352 576 700	349 487 714
moins: Participations de tiers aux dépenses pour le personnel	– 3 230 543	– 2 939 800	– 3 373 294
Charges pour le propre personnel . . . . .	336 572 502	349 636 900	346 114 420
Dépenses pour main-d'œuvre étrangère à l'administration (ouvriers d'entrepreneurs, nettoyeuses, etc.) . . . . .	11 918 003	8 700 300	8 871 052
	348 490 505	358 337 200	354 985 472

Les traitements, appointements et salaires ont augmenté de 0,4 million de francs par rapport à l'année précédente, bien que l'effectif moyen annuel du personnel ait diminué de 244 unités. Ce résultat s'explique par la composition actuelle du personnel qui s'est trouvé fortement rajeuni à la suite des nombreux engagements opérés pendant et après la guerre. Un nombre relativement élevé d'agents n'ayant de la sorte pas encore atteint le maximum de leur classe de traitement ou de salaire, il s'ensuit que leur rétribution augmente d'année en année par le jeu des augmentations ordinaires. Par agent, la moyenne des traitements, appointements et salaires de base est ainsi, en 1949, supérieure de 40 francs à celle de 1948. Les économies dues à la réduction du personnel ne suffisent donc pas pour couvrir ces dépenses supplémentaires.

Les allocations de renchérissement ont encore augmenté de 2,7 millions de francs par rapport à 1948, parce que l'augmentation accordée rétroactivement au 1<sup>er</sup> avril 1948 par l'arrêté fédéral du 17 juin 1948 s'est, en 1949, étendue à l'année entière.

Par rapport au budget, les traitements, appointements et salaires, ainsi que les allocations de renchérissement ont reculé proportionnellement à l'effectif du personnel.

Les allocations supplémentaires et indemnités diverses ont augmenté de 0,5 million de francs au regard de 1948. Cet accroissement provient, d'une part, d'une augmentation de 1,2 million de francs sur les indemnités pour service de nuit par suite de l'extension du temps donnant droit à l'indemnité, conformément à l'arrêté

<sup>1)</sup> Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1949, le taux de l'indemnité pour service de nuit a été majoré du supplément de renchérissement. Pour obtenir des chiffres susceptibles d'être comparés à ceux du compte de 1949, les suppléments de renchérissement sur les indemnités pour service de nuit ont été compris dans les allocations supplémentaires et indemnités diverses.

<sup>2)</sup> Sans les versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours.

du Conseil fédéral du 13 juin 1949 et, d'autre part, d'une diminution de 0,7 million de francs sur les autres allocations supplémentaires et indemnités diverses, notamment sur les indemnités pour heures supplémentaires.

Les contributions à la caisse de pensions et de secours sont plus élevées que l'année précédente du fait de l'adaptation de l'assurance CPS à l'AVS et au coût de la vie plus élevé, conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 17 décembre 1948. Cette augmentation doit être considérée en rapport avec les allocations de renchérissement accordées aux pensionnaires (voir compte de profits et pertes). Ces allocations diminueront peu à peu, car des allocations de renchérissement ne doivent plus être versées aux agents pensionnés en 1949 et plus tard. Sans cette adaptation, il aurait fallu, en 1949, verser 0,9 million de francs de plus d'allocations de renchérissement aux pensionnaires.

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

	Compte de 1948 fr.	Budget de 1949 fr.	Compte de 1949 fr.
Primes à la CNAL			
pour les accidents professionnels . . . . .	4 357 066	4 219 620	4 169 594
pour les accidents non professionnels . . . . .	1 507 882	1 629 360	1 782 350
Divers (valeurs capitalisées des suppléments de rente, abandon de rentes, etc.) . . . . .	940 951	666 920	718 253
	<u>6 805 899</u>	<u>6 515 900</u>	<u>6 670 197</u>

Tandis que le *produit* des primes pour accidents professionnels est légèrement tombé par rapport au budget et à l'année précédente (décision du Conseil d'administration de la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents du 10 septembre 1948 concernant le « salaire soumis à la prime en cas d'interruptions de travail »), celui des primes pour accidents non professionnels a augmenté, la prime ayant été relevée de 6 à 7<sup>0</sup>/<sub>00</sub> pour le personnel masculin, et de 4,4 à 5,5<sup>0</sup>/<sub>00</sub> pour le personnel féminin à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1949.

Les participations de tiers aux dépenses de personnel se répartissent en

	Compte de 1948 fr.	Budget de 1949 fr.	Compte de 1949 fr.
Indemnités de chômage de la CNAL . . . . .	1 633 256	1 668 600	1 715 395
Rentes de la CNAL et de l'assurance militaire. . . . .	443 343	390 000	433 455
Allocations pour perte de salaire en cas de service militaire . . .	734 144	472 800	707 298
Participation du personnel à l'assurance contre les accidents non professionnels . . . . .	309 971	310 900	356 001
Autres participations . . . . .	109 829	97 500	161 145
	<u>3 230 543</u>	<u>2 939 800</u>	<u>3 373 294</u>

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

	Compte de 1948	Budget de 1949	Compte de 1949
Personnel occupé en permanence et à journée entière (fonctionnaires, employés, ouvriers d'exploitation et autres agents occupés en permanence et à journée entière) . . . . .	34 129	34 544	34 739
Personnel non occupé en permanence et à journée entière (ouvriers auxi- liaires, gardes auxiliaires du service des barrières et des gares, pensionnaires rappelés au travail et autres personnes non occupées en permanence). .	2 758	2 712	2 013
Apprentis de gare . . . . .	638	662	560
Apprentis de train . . . . .	168	157	112
Apprentis professionnels . . . . .	217	223	242
Total du propre personnel (sans ouvriers étrangers à l'administration) .	<u>37 910</u>	<u>38 298</u>	<u>37 666</u>

L'effectif du personnel a été réduit de 244 agents par rapport à l'année précédente, et de 632 hommes par rapport aux prévisions budgétaires, non compris les ouvriers d'entrepreneurs. La diminution de l'effectif

de ces derniers se manifeste dans les dépenses de main-d'œuvre étrangère à l'administration. Par rapport à l'année précédente, ces dépenses purent être réduites de 1,7 million de francs au service de la voie, et de 1,3 million de francs au service des gares.

L'augmentation des *dépenses de choses*, de 18,1 millions de francs par rapport à l'année précédente, provient essentiellement de l'accroissement des dépenses relatives aux travaux de construction, d'entretien et de réparations, y compris les fournitures (+ 20,4 millions de francs), et à l'énergie électrique provenant d'usines privées (+ 5,2 millions de francs). En revanche, une diminution apparaît principalement dans les dépenses concernant les matières de consommation (— 3,8 millions de francs) et les fermages et locations (— 2,5 millions de francs).

Les *amortissements*, les *frais de capitaux* et les *autres charges* sont commentés au chapitre du compte de profits et pertes.

Le *produit d'exploitation* contient les recettes de transport et les produits divers du compte d'exploitation, mais sans les bonifications internes résultant des rapports entre les comptes des divers services. Il s'ensuit que le produit d'exploitation de l'aperçu général ne coïncide pas avec le produit indiqué dans le compte d'exploitation.

Les *autres produits* renferment les produits du compte de profits et pertes et le coût des fournitures et prestations au débit de divers comptes du bilan et de résultats.

En ce qui concerne les *dépenses de construction actives*, nous nous permettons de renvoyer au compte de construction.

### Compte de construction

Par rapport au budget et au compte de 1948, les dépenses de construction se présentent comme il suit:

	Compte de 1948 fr.	Budget de 1949 fr.	Compte de 1949 fr.
Immobilisations du chemin de fer			
Immeubles et installations			
Transformation et extension de gares et de bâtiments de service . . . . .	23 088 286	22 492 400	21 292 333
Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie . . . . .	5 091 826	5 886 900	3 398 975
Construction de nouvelles lignes et doubléments de voies	7 094 281	12 413 300	15 748 140
Electrification de lignes . . . . .	1 609 794	1 535 700	1 308 521
Renouvellement de voies et d'installations de la ligne de contact. . . . .	42 376 288	41 094 000	41 247 880
Achat de mobilier, machines et ustensiles. . . . .	2 264 193	3 393 700	3 626 591
Véhicules . . . . .	30 816 229	38 970 000	40 970 179
Immobilisations des usines électriques . . . . .	3 458 825	6 414 000	7 290 501
Immobilisations des ateliers . . . . .	1 656 267	2 300 000	2 256 102
	117 455 989	134 500 000	137 139 222
Réserve à la disposition de la Direction générale . . . . .	—	2 500 000	—
	117 455 989	137 000 000	137 139 222

Le temps très favorable et les délais de construction et de livraison moins longs (fléchissement de l'activité économique) ont été une occasion bienvenue d'accélérer sensiblement certains travaux (doubléments de voies, travaux dans les usines électriques et acquisitions de véhicules). C'est ce qui explique que les montants prévus dans ces chapitres du budget ont été insuffisants. En compensation, nous avons limité autant que possible les dépenses prévues aux autres chapitres et prévenu ainsi, dans l'ensemble, un dépassement du budget de construction. Pour le détail, le *relevé des travaux et acquisitions les plus importants* (pages 51—67) renseigne sur l'état des dépenses de construction par rapport au budget.

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 1948		Budget de 1949		Compte de 1949	
	km de voies <sup>1)</sup>	fr.	km de voies <sup>1)</sup>	fr.	km de voies <sup>1)</sup>	fr.
Renouvellements de voies						
par du matériel neuf . . . . .	179,2	31 894 219	145,3	26 895 800	157,9	28 451 266
par du matériel usagé . . . . .	41,1	3 708 618	46,1	4 733 900	44,1	3 688 795
Renouvellements de ballast et augmen- tation du nombre des traverses seuls	43,0	2 272 192	37,1	2 319 000	44,4	2 117 559
Renouvellements de branchements	unités		unités		unités	
par du matériel neuf . . . . .	328	2 932 107	407	4 810 600	397	4 650 589
par du matériel usagé . . . . .	149	1 109 366	229	1 980 700	247	2 133 569
		<u>41 916 502</u>		<u>40 740 000</u>		<u>41 041 778</u>

<sup>1)</sup> Km de renouvellement total (rails et traverses); les renouvellements de rails ou de traverses seuls sont comptés pour la moitié de la longueur.

Sur le total des dépenses de 137,1 millions de francs, 105,7 millions de francs sont des dépenses actives inscrites comme augmentation de valeur au débit du compte des immobilisations. Les 31,4 millions restant, grèvent le compte d'exploitation, à titre de dépenses non actives.

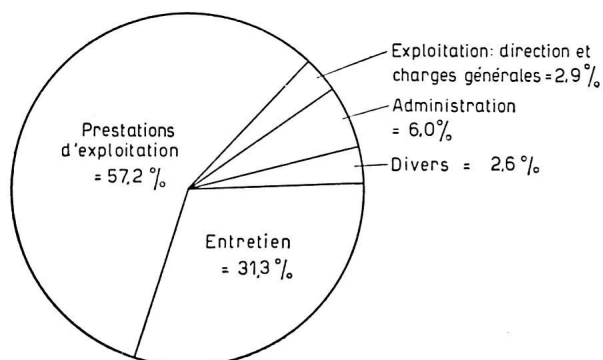
### Compte d'exploitation

Comparé à l'année précédente et au budget, le compte d'exploitation indique:

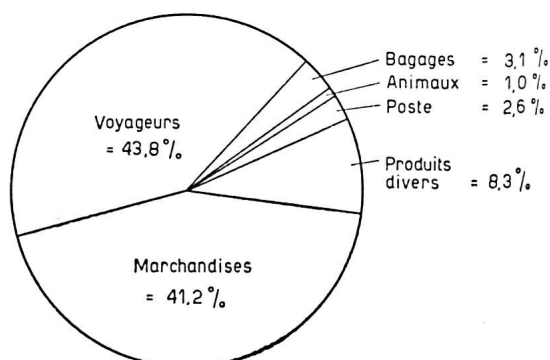
	Compte de 1948		Budget de 1949		Compte de 1949	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Produits d'exploitation . . . . .	677 329 740	100	671 708 800	100	635 528 825	100
Charges d'exploitation . . . . .	495 620 935	73,2	500 474 700	74,5	503 546 191	79,2
Excédent d'exploitation . . . . .	<u>181 708 805</u>	<u>26,8</u>	<u>171 234 100</u>	<u>25,5</u>	<u>131 982 634</u>	<u>20,8</u>

Tandis que les produits d'exploitation ont diminué de 41,8 millions de francs, ou 6,2%, par rapport à l'année précédente, et de 36,2 millions de francs par rapport aux prévisions budgétaires, les charges d'exploitation ont augmenté de 7,9 millions de francs, ou 1,6%, par rapport à l'année précédente, et de 3,1 millions de francs par rapport aux prévisions budgétaires. L'excédent d'exploitation est tombé de 49,7 millions de francs par rapport à l'année précédente; il est de 39,3 millions de francs inférieur aux prévisions budgétaires.

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 1948		Budget de 1949		Compte de 1949	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Administration . . . . .	27 525 777	5,6	26 962 300	5,4	30 327 165	6,0
Exploitation . . . . .	451 997 518	91,2	462 658 800	92,4	460 159 031	91,4
Direction et charges générales . . . .	16 319 853	3,3	15 641 400	3,1	14 334 375	2,9
Prestations d'exploitation . . . . .	285 895 499	57,7	293 575 900	58,6	288 181 390	57,2
Entretien . . . . .	149 782 166	30,2	153 441 500	30,7	157 643 266	31,3
Divers . . . . .	16 097 640	3,2	10 853 600	2,2	13 059 995	2,6
	495 620 935	100	500 474 700	100	503 546 191	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.

L'accroissement des frais de l'administration, de 2,8 millions de francs par rapport à l'année précédente et de 3,4 millions de francs au regard du budget, provient essentiellement des commissions accordées aux bureaux de voyage sur la vente de titres de transport (+ 2 et + 1,9 millions de francs) et des frais de magasinage du service de l'économat (+ 0,4 et + 1,1 million de francs). L'augmentation des commissions sur la vente de titres de transport résulte de rappels concernant l'année 1948. Les frais de magasinage plus élevés de l'économat proviennent des intérêts portés en compte pour les approvisionnements, lesquels ont augmenté de 17,4 millions de francs comparativement à 1948.

Les frais de Direction et charges générales se décomposent en :

	Compte de 1948	Budget de 1949	Compte de 1949
	fr.	fr.	fr.
Direction du service de la voie (Divisions des travaux des arrondissements, bureaux des ingénieurs de section, bureaux de construction) . . . . .	5 475 281	5 828 300	5 663 979
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) . .	3 925 607	3 688 000	3 906 983
Direction du service de la traction (Divisions de la traction des arrondissements) . . . . .	917 814	940 000	902 624
Fermages et locations (pour des sections de lignes, véhicules, etc.)	4 075 296	3 076 300	1 718 790
Service assuré par des compagnies de chemins de fer étrangères ou d'autres tiers (communautés, service des trains et de traction) . . . . .	1 925 855	2 108 800	2 141 999
	16 319 853	15 641 400	14 334 375

La diminution des dépenses pour fermages et locations s'explique par le fait que nous n'avons plus à payer de locations pour les wagons allemands.

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

	Compte de 1948	Budget de 1949	Compte de 1949
	fr.	fr.	fr.
Surveillance de la voie . . . . .	8 552 279	8 610 700	8 939 322
Service des gares . . . . .	156 978 081	162 899 100	156 780 855
Accompagnement des trains . . . . .	34 244 307	35 927 700	35 779 037
Traction . . . . .	85 719 979	85 537 800	86 367 588
Service des bateaux sur le lac de Constance . . . . .	400 853	600 600	314 588
	285 895 499	293 575 900	288 181 390

Les frais pour prestations d'exploitation sont de 2,3 millions de francs supérieurs à ceux de l'année précédente, tandis qu'ils purent être réduits de 5,4 millions de francs par rapport aux prévisions budgétaires. Les frais du service des gares sont demeurés à peu de chose près les mêmes que ceux de 1948, malgré une réduction de personnel de 575 agents. La raison en a été donnée au chapitre concernant les dépenses pour le personnel (salaires moyens plus élevés, extension à l'année entière des allocations de renchérissement augmentées au 1<sup>er</sup> avril 1948 [en 1948 = 9 mois], indemnités pour service de nuit, assurance du personnel). En revanche, la réduction de l'effectif du personnel a eu pour effet de réduire les frais de 6,1 millions de francs par rapport aux prévisions budgétaires.

Les frais de la traction se décomposent comme il suit:

	Compte de 1948 fr.	Budget de 1949 fr.	Compte de 1949 fr.
Personnel des locomotives. . . . .	38 081 285	39 120 000	38 596 971
Courant de traction. . . . .	25 251 239	28 563 800	29 307 139
Carburants solides et liquides . . . . .	14 503 526	10 050 000	10 613 548
Matières de graissage pour véhicules moteurs. . . . .	457 540	410 000	440 978
Autres frais du service des locomotives. . . . .	76 512	30 000	87 188
Service de dépôt. . . . .	4 815 044	4 944 000	4 713 749
Service des visiteurs . . . . .	2 534 833	2 420 000	2 608 015
	<u>85 719 979</u>	<u>85 537 800</u>	<u>86 367 588</u>

L'augmentation des frais pour le courant de traction, de 4 millions de francs par rapport à l'année précédente, provient essentiellement du fait que, la production de nos usines électriques ayant été insuffisante, nous avons dû recourir dans une plus grande mesure à l'énergie d'usines privées. Les frais pour carburants solides et liquides ont diminué de 3,9 millions de francs comparativement à 1948 grâce, avant tout, à la baisse du prix des matières et à la réduction des parcours des locomotives à vapeur.

Les parcours des véhicules moteurs ont été les suivants:

	Compte de 1948		Budget de 1949		Compte de 1949	
	km.	%	km.	%	km.	%
Véhicules moteurs électriques . . . . .	62 658 632	87,9	64 000 000	90,1	63 357 442	88,3
Locomotives à vapeur et autres véhicules moteurs thermiques. . . . .	6 211 425	8,7	4 760 000	6,7	5 882 072	8,2
Tracteurs . . . . .	2 427 841	3,4	2 240 000	3,2	2 492 234	3,5
	<u>71 297 898</u>	<u>100</u>	<u>71 000 000</u>	<u>100</u>	<u>71 731 748</u>	<u>100</u>

Les parcours ont augmenté de 433 850 km, ou 0,6%, par rapport à l'année précédente.

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.

	Compte de 1948 fr.	Budget de 1949 fr.	Compte de 1949 fr.
Immeubles et installations			
entretien ordinaire . . . . .	60 312 807	62 159 900	61 110 992
dépenses de construction non actives. . . . .	26 810 785	29 216 000	28 902 211
	<u>87 123 592</u>	<u>91 375 900</u>	<u>90 013 203</u>
Véhicules			
entretien ordinaire . . . . .	60 316 630	59 775 100	66 003 190
dépenses de construction non actives. . . . .	2 083 572	2 080 000	1 393 536
	<u>62 400 202</u>	<u>61 855 100</u>	<u>67 396 726</u>
Installations et véhicules du service des bateaux sur le lac de Constance			
entretien . . . . .	258 372	210 500	233 337
	<u>149 782 166</u>	<u>153 441 500</u>	<u>157 643 266</u>



Les charges pour les immeubles et installations sont de 2,9 millions de francs supérieures à celles de l'année précédente, mais de 1,4 million de francs inférieures aux prévisions budgétaires. L'augmentation par rapport à l'année précédente résulte principalement des dépenses de construction non actives, dont la progression correspond à l'augmentation du volume des constructions.

L'augmentation des frais d'entretien des véhicules, de 5 millions de francs par rapport à l'année précédente, résulte en partie des frais moyens plus élevés pour le personnel. De plus, par suite du recul des travaux pour le compte de tiers, la main-d'œuvre devenue disponible a été occupée à l'entretien de nos propres véhicules. La majeure partie des frais supplémentaires concerne les voitures pour lesquelles, notamment, l'équipement de certaines séries avec des boîtes d'essieux avec roulements à rouleaux et l'installation de la commande par tringle à cardan pour les générateurs servant à l'éclairage des trains ont occasionné des frais importants de fournitures. Ces deux mesures auront pour effet de réduire à l'avenir les frais d'entretien. Le dépassement du budget, de 5,5 millions de francs, est dû principalement aux frais de fournitures. Pour les mêmes raisons, les frais supplémentaires concernent surtout les voitures à voyageurs.

Les charges les plus importantes du sous-titre *Divers* sont les fournitures et prestations au débit des tiers, les frais résultant de dommages (incendies, déraillements, etc.) et de la responsabilité civile, ainsi que les valeurs capitalisées des suppléments de rente. Au regard de 1948, la diminution principale concerne les fournitures et prestations au débit des tiers; elle s'explique par le fait que nous n'avons plus eu de wagons étrangers à réparer.

### Produits d'exploitation

Les recettes de transport ont évolué comme il suit:

	Compte de 1948		Budget de 1949		Compte de 1949	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Trafic des voyageurs . . . . .	276 623 663	44,6	272 000 000	43,7	278 250 472	47,8
Trafic des bagages et des colis express . . . . .	20 319 030	3,3	19 000 000	3,1	19 458 705	3,3
Trafic postal . . . . .	16 647 060	2,7	16 000 000	2,6	16 600 721	2,8
Trafic des animaux . . . . .	6 424 748	1,0	7 000 000	1,1	6 290 198	1,1
Trafic des marchandises . . . . .	299 640 731	48,4	308 000 000	49,5	261 847 581	45,0
	619 655 232	100	622 000 000	100	582 447 677	100

Les recettes du service des voyageurs ont augmenté de 1,6 million de francs, ou 0,6%, par rapport à l'année précédente, et elles ont atteint le chiffre record de 278,3 millions de francs; elles dépassent de 6,3 millions de francs les prévisions budgétaires. En revanche, les recettes du service des marchandises ont reculé de 37,8 millions de francs, ou 12,6%, et ont été de 46,2 millions de francs inférieures au chiffre budgété.

Les *produits divers* se décomposent en:

	Compte de 1948	Budget de 1949	Compte de 1949
	fr.	fr.	fr.
Indemnités pour prestations d'exploitation à des chemins de fer étrangers et d'autres tiers . . . . .	17 682 134	15 716 000	16 920 229
Recettes pour fermages et locations . . . . .	21 184 993	19 613 600	19 928 233
Produits divers . . . . .	18 807 381	14 379 200	16 232 686
	57 674 508	49 708 800	53 081 148

Les recettes provenant des fermages et locations sont inférieures au résultat de l'année précédente du fait de la diminution des locations pour wagons à marchandises des Chemins de fer fédéraux sur les lignes étrangères. Au regard de 1948, les produits divers ont diminué de 2,5 millions de francs. Cette diminution s'explique par le fait que les travaux exécutés pour le compte de tiers ont été moins nombreux, attendu que nous n'avons plus eu à réparer des wagons d'administrations étrangères endommagés pendant la guerre.



## Compte de profits et pertes

Comparé au compte de l'année précédente et au budget, l'exercice 1949 se présente comme il suit:

	Compte de 1948	Budget de 1949	Compte de 1949
	en millions de francs		
Excédent d'exploitation . . . . .	181,7	171,2	132,0
Produits du compte de profits et pertes . . . . .	23,6	19,2	28,7
	205,3	190,4	160,7
Charges du compte de profits et pertes . . . . .	190,3	188,2	200,5
<i>Solde actif</i>	15,0	2,2	—
<i>Solde passif</i>	—	—	39,8

Le résultat est inférieur de 54,8 millions de francs au chiffre de l'année précédente, et de 42 millions de francs aux prévisions budgétaires.

## 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 1948 fr.	Budget de 1949 fr.	Compte de 1949 fr.
Amortissements des immobilisations:			
Amortissements ordinaires . . . . .	72 274 037	72 715 000	73 619 081
Amortissement de soldes de valeurs comptables . . . . .	1 070 709	1 000 000	1 095 442
	73 344 746	73 715 000	74 714 523
Amortissements des valeurs réalisables et disponibles:			
Amortissement d'approvisionnements de matériel . . . . .	1 903 870	100 000	10 162 496
Amortissement de créances . . . . .	3 230	—	41 659
	1 907 100	100 000	10 204 155
Amortissements des autres articles de l'actif:			
Amortissement de frais d'emprunts . . . . .	661 000	661 000	661 000
Couverture de l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure »	20 000 000	20 000 000	20 000 000
	20 661 000	20 661 000	20 661 000
	95 912 846	94 476 000	105 579 678

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 aussi augmenté par rapport à l'année précédente.

L'amortissement d'approvisionnements de matériel de 10,2 millions de francs ou 8% de 127,6 millions de francs est la conséquence de la baisse importante des prix de certains articles (par exemple le matériel de voie, le combustible, les essieux montés) sur le marché mondial durant l'année 1949.

L'annuité destinée à combler successivement l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure » a été prise en charge conformément à la décision du Conseil fédéral du 7 avril 1948.

Les *frais de capitaux* sont les suivants:

	Compte de 1948 fr.	Budget de 1949 fr.	Compte de 1949 fr.
Intérêts des engagements à longue échéance . . . . .	43 970 394	42 710 000	43 421 852
Intérêts des engagements à courte échéance. . . . .	3 229 277	4 287 000	4 347 124
	<hr/> 47 199 671	<hr/> 46 997 000	<hr/> 47 768 976
Frais de finance . . . . .	467 469	170 000	333 337
	<hr/> 47 667 140	<hr/> 47 167 000	<hr/> 48 102 313

Par rapport à l'année précédente, les frais de capitaux ont augmenté de 0,4 million de francs. Comme l'année précédente, le taux nominal moyen des intérêts des engagements à longue échéance de l'exercice 1949 a été de 3,15%.

Les *versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours* n'ont subi aucun changement par rapport à l'année précédente. Conformément aux statuts de cette caisse, du 19 mai 1942, les intérêts du déficit de la réserve mathématique sont à la charge des CFF (22 millions de francs); il en est de même de la différence entre l'intérêt effectif et l'intérêt garanti au taux de 4% des valeurs de cette caisse gérées par les CFF (2,165 millions de francs).

Les *allocations de renchérissement aux pensionnaires* ont diminué de 0,1 million de francs par rapport à l'année précédente. Elles ont été versées en vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 17 juin 1948.

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

Le montant de 167 128 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 prendre en charge 2,5 millions de francs de déficits.) Des 1 018 461 francs de la rubrique « divers », 845 473 francs sont destinés à 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 calculés dans le coût des fournitures et prestations de quelques services (ateliers, économat, usines électriques et service des bateaux sur le lac de Constance). Ils sont compris dans les charges d'exploitation (par exemple: dans les frais d'entretien des véhicules figure la participation aux amortissements et intérêts des installations des ateliers). Comme, d'autre part, tous les amortissements, intérêts et provisions apparaissent en plein dans les charges du compte de profits et pertes, les montants déjà compris dans les charges d'exploitation doivent figurer, pour balance, sous les produits du compte de profits et pertes.

Le *produit des terrains et immeubles acquis en vue d'extension future* et le *produit des participations* ne se sont que peu modifiés par rapport à l'année précédente. Le *produit des valeurs réalisables et disponibles* est de 3,4 millions de francs plus élevé que l'année précédente. Cette augmentation est due essentiellement à des différences de cours.

Dans les *autres produits* figure notamment un montant de 900 000 francs provenant de l'extinction progressive de la provision pour coupons et obligations prescrits.

## Bilan

Les principaux articles du bilan sont les suivants:

<i>Actif</i>	1948 millions de francs	1949 millions de francs	<i>Passif</i>	1948 millions de francs	1949 millions de francs
Immobilisations . . . . .	1 739,3	1 766,1	Capital propre . . . . .	432,8	441,3
Valeurs réalisables et disponibles . . . . .	168,1	181,7	Capital de tiers . . . . .	1 641,8	1 712,2
Autres articles de l'actif . . . . .	216,2	191,2	Provisions . . . . .	16,7	13,4
Solde passif . . . . .	—	39,8	Autres articles du passif . . . . .	17,3	11,9
			Solde actif . . . . .	15,0	—
	<u>2 123,6</u>	<u>2 178,8</u>		<u>2 123,6</u>	<u>2 178,8</u>

## 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, les valeurs des *immeubles, installations et véhicules* sont les suivantes:

	Valeurs immobilisées (coût de construction ou d'achat)		Amortissements		Valeur au bilan	
	1948	1949	1948	1949	1948	1949
	en millions de francs					
<i>Chemin de fer</i> . . . . .	2824,0	2893,7	1352,3	1410,0	1471,7	1483,7
<i>Immeubles et installations</i> . . . . .	2062,9	2108,2	905,6	946,4	1157,3	1161,8
Frais généraux . . . . .	197,0	196,2	109,1	112,1	87,9	84,1
Terrains et droits . . . . .	201,0	201,0	—	—	201,0	201,0
Infrastructure . . . . .	737,2	745,5	242,9	251,0	494,3	494,5
Voie de fer . . . . .	303,3	325,3	273,7	290,6	29,6	34,7
Bâtiments et installations fixes . . . . .	263,2	270,7	105,9	109,5	157,3	161,2
Installations de la ligne de contact . . . . .	147,6	148,4	66,2	69,7	81,4	78,7
Télécommunications et installations de sécurité . . . . .	171,6	176,0	82,4	87,0	89,2	89,0
Mobilier et ustensiles . . . . .	42,0	45,1	25,4	26,5	16,6	18,6
<i>Véhicules</i> . . . . .	761,1	785,5	446,7	463,6	314,4	321,9
Véhicules moteurs . . . . .	372,5	372,7	229,0	238,9	143,5	133,8
Voitures et fourgons . . . . .	218,7	233,1	129,2	133,2	89,5	99,9
Wagons et wagons de service . . . . .	169,9	179,7	88,5	91,5	81,4	88,2
<i>Usines électriques</i> . . . . .	243,2	244,9	88,0	92,9	155,2	152,0
<i>Ateliers</i> . . . . .	37,7	39,3	21,1	21,8	16,6	17,5
<i>Service des bateaux sur le lac de Constance</i> . . . . .	3,3	3,3	2,8	2,9	0,5	0,4
	<u>3108,2</u>	<u>3181,2</u>	<u>1464,2</u>	<u>1527,6</u>	<u>1644,0</u>	<u>1653,6</u>
Augmentation . . . . .	73,0		63,4		9,6	

L'accroissement des valeurs immobilisées résulte de la différence entre le coût de construction ou d'achat des ouvrages achevés au cours de l'exercice (88,8 millions de francs) et la valeur immobilisée des installations supprimées ou remplacées durant l'année comptable (15,8 millions de francs).

L'augmentation des amortissements correspond aux amortissements comptabilisés à la charge de l'année comptable (73,6 millions de francs), moins les amortissements concernant les installations supprimées durant l'exercice, portés au crédit du compte des immobilisations (10,2 millions de francs).

La valeur des *ouvrages inachevés* a augmenté de 17 millions de francs par rapport à l'année précédente et atteint, à la fin de l'exercice, 85 millions de francs. Pour le détail, le *relevé des travaux et acquisitions les plus importants* (pages 51—67) renseigne sur les acquisitions et les ouvrages en cours d'exécution.

La valeur des *terrains et immeubles acquis en vue d'extension future*, ainsi que le montant des *participations*, n'ont presque pas subi de changements. Les participations se répartissent comme il suit:

	fr.
Usines électriques . . . . .	18 000 000.—
Chemins de fer privés . . . . .	187 897.—
Gares frigorifiques . . . . .	38 281.—
Participations diverses de moindre importance. . . . .	318 004.—
	<u>18 544 182.—</u>

### Valeurs réalisables et disponibles

La valeur des *approvisionnements de matériel* comprend:

	Etat au 31. 12. 48 fr.	Etat au 31. 12. 49 fr.
Matériel pour l'entretien et le renouvellement des immeubles et installations		
Voie de fer . . . . .	45 160 594	50 956 578
Signaux et appareils de protection . . . . .	3 274 065	4 521 670
Installations électriques . . . . .	11 626 018	11 847 630
Matériel de construction divers . . . . .	1 295 237	2 616 888
Matériel pour l'entretien et la construction de véhicules . . . . .	27 730 694	30 815 475
Matériel divers		
Combustible . . . . .	14 741 997	9 100 328
Uniformes . . . . .	4 919 287	4 880 490
Objets d'inventaire . . . . .	1 316 574	1 283 866
Matières d'éclairage, de nettoyage, de graissage, etc.. . . . .	1 356 463	1 210 858
Divers . . . . .	214 452	205 127
	<u>111 635 381</u>	<u>117 438 910</u>

Les approvisionnements sont estimés aux prix du marché à la fin de l'année; nous avons dû opérer des amortissements pour un montant de 10,2 millions de francs au débit du compte de profits et pertes.

L'augmentation des approvisionnements de matériel de voie est due en grande partie au fait que les stocks de traverses, aiguilles et croisements ont été complétés pour combler les grosses lacunes qui existaient à fin 1948. En outre, en considération de l'incertitude qui règne dans la situation politique extérieure actuelle, nous avons augmenté les réserves de matériel de voie. L'accroissement des stocks de matériel pour l'entretien et la construction de véhicules provient d'une part, de l'augmentation de la réserve de pièces détachées acquises à l'étranger, et d'autre part de l'augmentation des approvisionnements pour la construction de nouveaux véhicules (livraisons contractuelles des CFF).

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 . . . . .	693 117
Prêts hypothécaires . . . . .	635 884
Actions . . . . .	57 531
	<u>1 386 532</u>

Les principaux montants des *débiteurs* qui, par rapport à l'année précédente, ont augmenté de 7 millions de francs, sont:

	fr.
Créances courantes envers les débiteurs . . . . .	28 592 063
Factures non payées au débit des anciens chemins de fer du Reich . . . . .	2 994 544
Chemins de fer italiens de l'Etat . . . . .	4 439 437
Divers . . . . .	9 221 664
	<u>45 247 708</u>

Les *actifs transitoires* se composent des montants suivants:

	fr.
Avances aux gares pour le paiement de pensions et allocations de renchérissement . . . . .	6 069 875
Primes anticipées à la CNAL . . . . .	5 735 753
Divers . . . . .	596 295
	<u>12 401 923</u>

### Autres articles de l'actif

Par rapport à l'année précédente, les *comptes d'ordre* sont moins élevés de 4,4 millions de francs. Les articles principaux sont le contrôle du trafic (16,2 millions de francs), les travaux non achevés (1,8 million de francs) et les offices de change (2,3 millions de francs).

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'amortissements sur les groupes d'immobilisations* « frais généraux » et « infrastructure » se trouve réduite de l'annuité de 20 millions de francs portée au débit du compte de profits et pertes. (Décision du Conseil fédéral du 7 avril 1948.)

### Capital propre

Le *capital de dotation* de la Confédération est resté invariable, 400 millions de francs, alors que la *réserve légale* a augmenté, par rapport à l'année précédente, du prélèvement de 8,01 millions de francs sur le bénéfice net de l'année 1948 (versement légal de 8 millions de francs et report du solde non réparti du compte de profits et pertes de 0,01 million de francs). La *réserve pour la couverture de gros dommages* s'est accrue d'un montant de 512 440 francs, dont 500 000 francs au débit du compte de profits et pertes et de 12 440 francs au débit des ports du Rhin, à Bâle.

### Capital de tiers

Pour la première fois depuis 1944, les *engagements à longue échéance* ont de nouveau augmenté; par rapport à l'année précédente, l'augmentation est de 84 millions de francs. Ils comprennent à la fin de l'année les emprunts suivants:

	Remboursement	fr.
4% Central-Suisse 1880 . . . . .	1883—1957	6 165 000
2 <sup>8</sup> / <sub>11</sub> % Franco-Suisse 1868 . . . . .	1869—1958	4 584 250
3% Jougne-Eclépens 1869 . . . . .	1869—1968	3 702 500
3% Rente des chemins de fer 1890 . . . . .	— <sup>1)</sup>	69 333 000
3% CFF 1903, différé . . . . .	1913—1962 <sup>2)</sup>	67 239 000
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % » 1932 . . . . .	1938—1962	93 258 000
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % » 1935 . . . . .	1936—1960	64 025 000
3% » 1938 . . . . .	1949—1973 <sup>2)</sup>	348 400 000
2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % » 1939, rescriptions . . . . .	renouvelable jusqu'en 1963	25 000 000
2% » 1939 » . . . . .		20 000 000
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % » 1941, CNAL . . . . .	1951	20 000 000
2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % » 1945, Administration des Postes . . . . .	1950	15 000 000
3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> % » 1946, Confédération suisse . . . . .	1966	450 000 000
3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> % » 1947, » » . . . . .	1977	100 000 000
3% » 1949, » » . . . . .	1974	150 000 000
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Bons de dépôts des CFF en faveur de la CPS . . . . .	en tout temps	40 000 000
		<u>1 476 706 750</u>

<sup>1)</sup> L'emprunt peut être dénoncé en tout temps moyennant un préavis de 12 mois.

<sup>2)</sup> Peut être dénoncé prématurément.

Les engagements à courte échéance ont diminué de 13,6 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 . . . . .	46 147 401
Chemin de fer fédéral allemand . . . . .	9 059 772
Société nationale des chemins de fer français . .	1 850 420
Chemins de fer italiens de l'Etat . . . . .	597 777
Chemins de fer fédéraux autrichiens . . . . .	670 010
Divers . . . . .	46 182 139
	<u>104 507 519</u>

### Provisions et autres articles du passif

La provision pour la réorganisation de la comptabilité a diminué de 158 773 francs. Ce montant a été utilisé pour compléter l'installation du système des cartes perforées. La provision pour titres et coupons prescrits a été supprimée en grande partie en faveur du compte de profits et pertes, alors que celle pour la couverture de l'insuffisance d'amortissements sur les immobilisations de l'usine de l'Etzel SA a été reportée sur cette entreprise.

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 titres et coupons prescrits . . . . .	85 634
Provision pour subventions au canton d'Argovie pour la construction d'une route dans la vallée de la Surb	350 000
Provision pour créances étrangères en souffrance . .	2 500 000
Provision pour l'assainissement de la CPS . . . . .	10 000 000
	<u>13 402 291</u>

Les autres articles du passif ne donnent lieu à aucune observation spéciale. L'article principal concerne les décomptes en suspens du contrôle du trafic (8 millions de francs).



## Propositions

Le solde passif du compte de profits et pertes de l'exercice 1949 se chiffre par 39 766 744 fr. 16, compte tenu de tous les engagements, y compris de l'annuité de 20 millions de francs fixée par décision du Conseil fédéral du 7 avril 1948 et destinée à combler l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure ». Il est vrai que cette décision du Conseil fédéral prévoit aussi la possibilité de réduire cette annuité pour les exercices se soldant par un déficit non couvert, mais nous ne pourrions, en aucun cas, recommander de renvoyer à plus tard cet amortissement. En 1948, dans le rapport où il justifiait la décision précitée, le Conseil fédéral faisait remarquer qu'en renonçant, lors de l'assainissement, à faire des amortissements suffisants sur ces deux groupes d'immobilisations, on avait, « aussi bien moralement que matériellement, porté une atteinte difficilement acceptable au principe d'un amortissement normal ». Par conséquent, une chose devrait au moins ne plus être différée, à savoir rattraper cet arriéré d'amortissements. Loin d'être facilitée par un renvoi, cette opération s'avérera toujours plus difficile, puisque les amortissements ordinaires seront sensiblement plus élevés qu'aujourd'hui, en raison de l'augmentation annuelle des valeurs immobilisées.

L'article 16, 2<sup>e</sup> alinéa, de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux, du 23 juin 1944, prévoit que les déficits doivent être éteints par la réserve; si la réserve est épuisée, l'Assemblée fédérale, lors de l'approbation des comptes, statue sur la façon de les combler. La réserve accumulée depuis l'assainissement s'élève à 26 784 305 fr. 15; le montant restant à couvrir se monte donc à 12 982 439 fr. 01. Comme les Chemins de fer fédéraux, en dehors des réserves légales, ne disposent d'aucune autre réserve entrant en ligne de compte pour la couverture du déficit, et que la loi interdit de reporter les déficits à compte nouveau, ce montant non couvert doit être pris en charge par la Confédération.

Nous nous permettons donc de vous présenter ci-après nos propositions:

1<sup>o</sup> Les comptes de 1949 des Chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2<sup>o</sup> La gestion des Chemins de fer fédéraux en 1949 est approuvée.

3 <sup>o</sup> Le solde passif du compte de profits et pertes de 1949 de . . . . . fr.	39 766 744,16
est couvert (loi des CFF, art. 16 <sup>2</sup> )	
a. par la réserve légale . . . . . fr.	26 784 305,15
b. par la Confédération . . . . . fr.	12 982 439,01

Berne, le 6 avril 1950

**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—1949

Recettes de transport 1903—1949

fr.

## Dépenses de construction

pour:

<b>Immobilisations du chemin de fer . . . . .</b>	<b>127 592 618.42</b>
<i>Immeubles et installations . . . . .</i>	<i>86 622 439.92</i>
Transformation et extension de gares et de bâtiments de service . . . . .	21 292 333.17
Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie . . . . .	3 398 974.57
Construction de nouvelles lignes et doublements de voies . . . . .	15 748 139.52
Electrification de lignes . . . . .	1 308 521.11
Renouvellements de voies et d'installations de la ligne de contact	
Renouvellements de voies et de branchements . . . . .	41 041 777.64
Renouvellements d'installations de la ligne de contact . . . . .	206 102.75
Achat de mobilier, machines et ustensiles . . . . .	3 626 591.16
<i>Véhicules . . . . .</i>	<i>40 970 178.50</i>
Véhicules moteurs . . . . .	6 092 720.85
Voitures et fourgons . . . . .	23 729 204.30
Wagons et wagons de service . . . . .	11 148 253.35
Bateaux . . . . .	—
<b>Immobilisations des usines électriques. . . . .</b>	<b>7 290 501.28</b>
Usines électriques. . . . .	5 339 447.02
Lignes de transport . . . . .	1 221 192.45
Sous-stations . . . . .	729 861.81
<b>Immobilisations des ateliers . . . . .</b>	<b>2 256 101.85</b>
	<b>137 139 221.55</b>

sur l'année 1949

## Comptabilisation des dépenses de construction

à la charge de:

	fr.
<b>Compte des immobilisations</b> (Dépenses de construction actives). . . . .	<b>105 766 231.88</b>
<i>Chemin de fer</i> . . . . .	97 284 554.15
Immeubles et installations . . . . .	57 707 911.30
Véhicules . . . . .	39 576 642.85
<i>Usines électriques</i> . . . . .	6 491 590.03
<i>Ateliers</i> . . . . .	1 977 770.—
<i>Service des bateaux sur le lac de Constance</i> . . . . .	12 317.70
 <b>Compte d'exploitation</b> (Dépenses de construction non actives). . . . .	 <b>31 372 989.67</b>
<i>Chemin de fer</i> . . . . .	30 295 746.57
Immeubles et installations . . . . .	28 902 210.92
Véhicules . . . . .	1 393 535.65
<i>Usines électriques</i> . . . . .	798 911.25
<i>Ateliers</i> . . . . .	278 331.85
	<b>137 139 221.55</b>

## Compte d'exploitation

	fr.
<b>Charges</b>	
<b>Administration</b> . . . . .	<b>30 327 165.11</b>
<b>Exploitation</b> . . . . .	<b>460 159 030.85</b>
<i>Direction et charges générales</i> . . . . .	14 334 374.96
<i>Prestations d'exploitation</i> . . . . .	288 181 389.89
Surveillance de la voie . . . . .	8 939 321.53
Service des gares . . . . .	156 780 855.49
Accompagnement des trains . . . . .	35 779 037.—
Traction . . . . .	86 367 587.83
Service des bateaux sur le lac de Constance . . . . .	314 588.04
<i>Entretien</i> . . . . .	157 643 266.—
Immeubles et installations . . . . .	90 013 202.94
Véhicules . . . . .	67 396 726.03
Installations et véhicules du service des bateaux sur le lac de Constance . . . . .	233 337.03
<b>Divers</b> . . . . .	<b>13 059 994.52</b>
<b>Total des charges</b>	<b>503 546 190.48</b>
<b>Excédent d'exploitation</b>	<b>131 982 634.11</b>
	<b>635 528 824.59</b>

pour l'année 1949

	fr.
<b>Produits</b>	
<b>Recettes de transport . . . . .</b>	<b>582 447 676.86</b>
<i>Transport des voyageurs . . . . .</i>	<i>278 250 471.74</i>
<i>Transport des bagages et envois express . . . . .</i>	<i>19 458 704.75</i>
<i>Transports postaux. . . . .</i>	<i>16 600 721.—</i>
<i>Transport des animaux. . . . .</i>	<i>6 290 197.90</i>
<i>Transport des marchandises. . . . .</i>	<i>261 847 581.47</i>
<b>Produits divers . . . . .</b>	<b>53 081 147.73</b>
<b>Total des produits</b>	<b>635 528 824.59</b>



## Compte de profits et pertes

## Charges

## Amortissements

fr.

des immobilisations . . . . .	74 714 522.65
des valeurs réalisables et disponibles . . . . .	10 204 154.91
des frais d'emprunts . . . . .	661 000.—
couverture de l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations «frais généraux» et «infrastructure» . . . . .	<u>20 000 000.—</u>

105 579 677.56

## Frais de capitaux

intérêts des engagements à longue échéance . . . . .	43 421 852.10
intérêts des engagements à courte échéance . . . . .	4 347 123.80
frais de finance . . . . .	<u>333 337.65</u>

48 102 313.55

Versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours . . . . .

24 165 231.30

Allocations de renchérissement aux pensionnaires . . . . .

21 009 189.05

Réserve pour la couverture de gros dommages . . . . .

500 000.—

## Autres charges

Subventions . . . . .	167 127.61
Divers . . . . .	<u>1 018 461.33</u>

1 185 588.94

Total des charges

200 542 000.40

	fr.
<b>Produits</b>	
Excédent d'exploitation . . . . .	131 982 634.11
Amortissements, intérêts et provisions internes . . . . .	18 300 750.79
Produit de terrains et d'immeubles achetés en vue d'extension future . . . . .	530 179.30
Produit des participations . . . . .	756 122.95
Produit des valeurs réalisables et disponibles . . . . .	5 536 632.01
Autres produits . . . . .	3 668 937.08
Total des produits	160 775 256.24
Solde passif . . .	39 766 744.16
	200 542 000.40

	fr.
<b>Actif</b>	
<b>Immobilisations</b> . . . . .	<b>1 766 142 361.96</b>
Immeubles, installations et véhicules <sup>1)</sup> . . . . .	1 653 651 365.27
Ouvrages inachevés . . . . .	84 975 923.07
Terrains et immeubles acquis en vue d'extension future . . . . .	8 970 891.62
Participations . . . . .	18 544 182.—
<b>Valeurs réalisables et disponibles</b> . . . . .	<b>181 746 808.39</b>
Approvisionnements de matériel . . . . .	117 438 909.82
Titres en portefeuille . . . . .	1 386 532.40
Débiteurs . . . . .	45 247 707.86
Caisse, compte de chèques postaux, banques . . . . .	5 271 735.21
Actifs transitoires . . . . .	12 401 923.10
<b>Autres articles de l'actif</b> . . . . .	<b>191 151 339.10</b>
Comptes d'ordre . . . . .	22 071 120.30
Frais d'émission et de conversion des emprunts . . . . .	9 080 218.80
Insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure » . . . . .	160 000 000.—
<b>Solde passif du compte de profits et pertes</b> . . . . .	<b>39 766 744.16</b>
	<b>2 178 807 253.61</b>

<sup>1)</sup> voir page 48

décembre 1949

	fr.
<b>Passif</b>	
<b>Capital propre . . . . .</b>	<b>441 305 564.57</b>
Capital de dotation . . . . .	400 000 000. —
Réserve légale . . . . .	26 784 305.15
Réserve pour la couverture de gros dommages . . . . .	14 521 259.42
<b>Capital de tiers. . . . .</b>	<b>1 712 205 050.15</b>
<i>Engagements à longue échéance . . . . .</i>	<i>1 476 706 750. —</i>
Emprunts consolidés . . . . .	701 706 750. —
Prêts du Département fédéral des finances. . . . .	700 000 000. —
Prêt de l'Administration fédérale des postes . . . . .	15 000 000. —
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 . .	40 000 000. —
<i>Engagements à courte échéance. . . . .</i>	<i>235 498 300.15</i>
Créance du Département fédéral des finances, compte courant . . . . .	37 381 357.22
Créance des caisses de secours des CFF . . . . .	60 082 233.88
Titres et coupons échus . . . . .	6 002 419.85
Prorata d'intérêts non échus . . . . .	8 281 423.75
Obligations dérivant des rentes-responsabilité civile et des suppléments de rente en cours . . . . .	12 493 375.80
Dépôts en espèces, retenues de garantie d'entrepreneurs, etc. . . . .	5 949 393.90
Créanciers divers . . . . .	104 507 518.54
Banques . . . . .	560 662.86
Passifs transitoires . . . . .	239 914.35
<b>Provisions . . . . .</b>	<b>13 402 290.95</b>
<b>Autres articles du passif . . . . .</b>	<b>11 894 347.94</b>
Comptes d'ordre. . . . .	11 894 347.94
	<b>2 178 807 253.61</b>

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

Groupe d'immobilisations 1	Valeur immobilisée 2	Amortissements 3	Valeur au bilan 4	en % de la col. 2
	fr.	fr.	fr.	
<b>Chemin de fer . . . . .</b>	<b>2 893 659 611.10</b>	<b>1 409 971 244.64</b>	<b>1 483 688 366.46</b>	<b>51</b>
Immeubles et installations . . . . .	2 108 182 023.14	946 413 531.64	1 161 768 491.50	55
Frais généraux (projets et direction des travaux, intérêts de construction) . . . . .	196 198 795.83	112 048 673. —	84 150 122.83	43
Terrains et droits . . . . .	201 024 248.81	—	201 024 248.81	100
Infrastructure . . . . .	745 522 078.64	251 068 123.15	494 453 955.49	66
Voie de fer . . . . .	325 244 187.45	290 572 551. —	34 671 636.45	11
Bâtiments et installations fixes . . . . .	270 709 816.47	109 451 117. —	161 258 699.47	60
Installations de la ligne de contact . . . . .	148 374 368.09	69 732 121. —	78 642 247.09	53
Télécommunications et installations de sécurité . . .	175 967 510.72	86 981 668. —	88 985 842.72	51
Mobilier et ustensiles . . . . .	45 141 017.13	26 559 278.49	18 581 738.64	41
Véhicules . . . . .	785 477 587.96	463 557 713. —	321 919 874.96	41
Véhicules moteurs . . . . .	372 644 055.92	238 857 524. —	133 786 531.92	36
Voitures et fourgons . . . . .	233 077 313.50	133 209 115. —	99 868 198.50	43
Wagons et wagons de service . . . . .	179 756 218.54	91 491 074. —	88 265 144.54	49
<b>Usines électriques . . . . .</b>	<b>244 926 016.85</b>	<b>92 892 754.12</b>	<b>152 033 262.73</b>	<b>62</b>
Usines . . . . .	153 581 902.09	54 835 862.95	98 746 039.14	64
Lignes de transport . . . . .	43 993 058.56	17 963 254.87	26 029 803.69	59
Sous-stations . . . . .	47 351 056.20	20 093 636.30	27 257 419.90	58
<b>Ateliers . . . . .</b>	<b>39 300 393.23</b>	<b>21 815 011.50</b>	<b>17 485 381.73</b>	<b>44</b>
<b>Service des bateaux sur le lac de Constance . . .</b>	<b>3 338 040.27</b>	<b>2 893 685.92</b>	<b>444 354.35</b>	<b>13</b>
Installations et machines . . . . .	938 688.89	894 535.59	44 153.30	5
Bateaux . . . . .	2 399 351.38	1 999 150.33	400 201.05	17
	<b>3 181 224 061.45</b>	<b>1 527 572 696.18</b>	<b>1 653 651 365.27</b>	<b>52</b>

## Clôtures du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes 1903—1949

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 <sup>1)</sup>	283 282 101	106 167 803	139 314 407	149 388 067	—	10 073 660	1931
1932 . . . . .	342 953 326 <sup>2)</sup>	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 <sup>3)</sup>	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 <sup>4)</sup>	199 094 833	227 043 396	201 678 216	25 365 180 <sup>5)</sup>	—	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 <sup>6)</sup> . . . . .	677 329 740	495 620 935	181 708 805	205 349 535	190 338 723	15 010 812	—	1948 <sup>6)</sup>
1949 . . . . .	635 528 825	503 546 191	131 982 634	160 775 256	200 542 000	—	39 766 744	1949

<sup>1)</sup> à partir de 1931, sans le produit brut des usines électriques.<sup>2)</sup> à partir de 1932, sans le produit brut des ateliers.<sup>3)</sup> à partir de 1939, sans le produit brut de l'économat.<sup>4)</sup> Sans les frais pour le remplacement d'immeubles et d'installations qui figurent dans le compte de construction à partir du 1er janvier 1946.<sup>5)</sup> 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.<sup>6)</sup> 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.



## Recettes de transport 1903—1949

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