

Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1953)

Artikel: Rapport de gestion
Autor: Gschwind
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676148>

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: 15.01.2026

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

Rapport de gestion

Partie générale

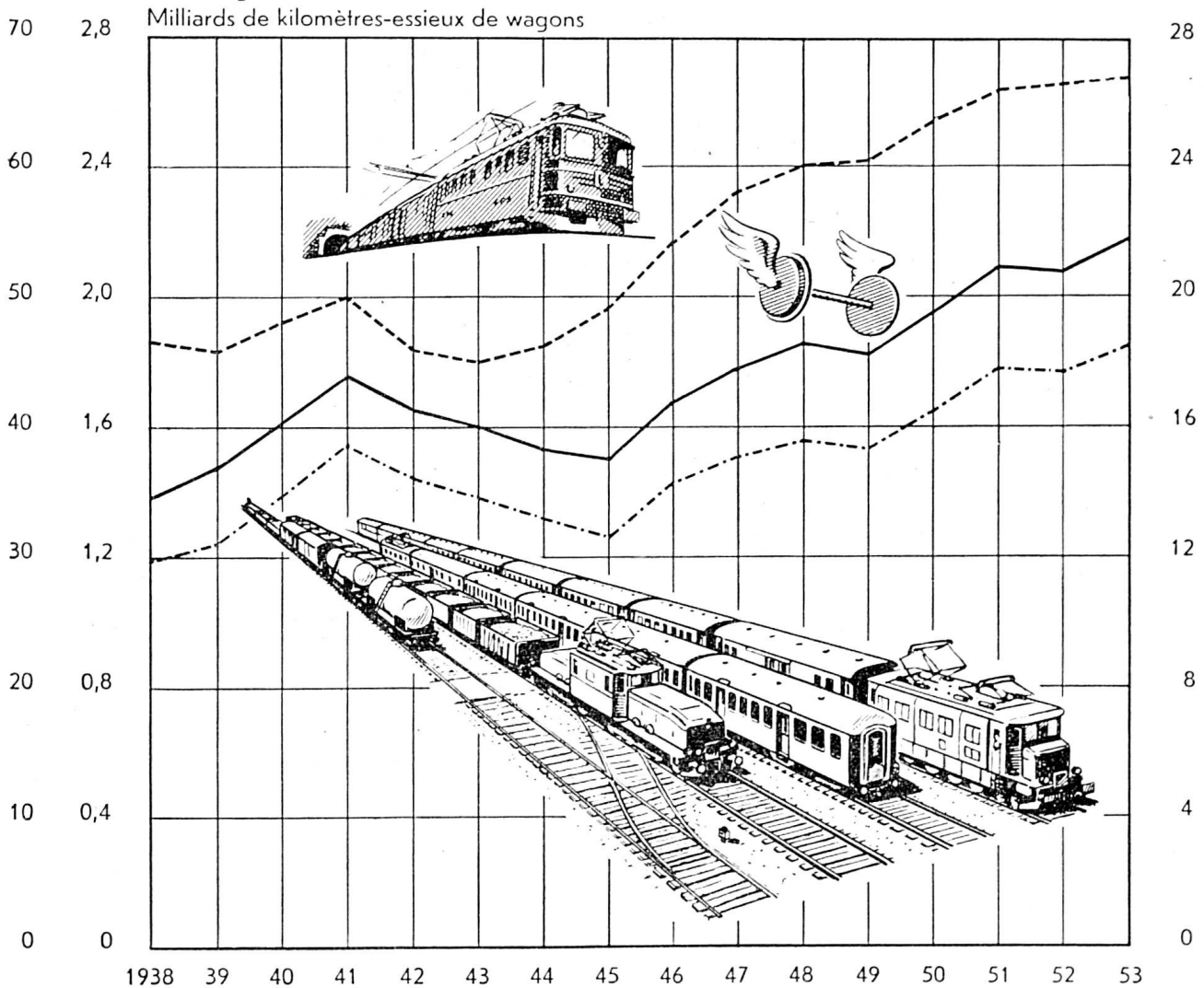
Parcours
1938—1953

Millionen Zugskilometer · Millions de kilomètres-trains

Milliarden Bruttotonnenkilometer

Milliarden Wagenachskilometer

Milliards de kilomètres-tonnes brutes

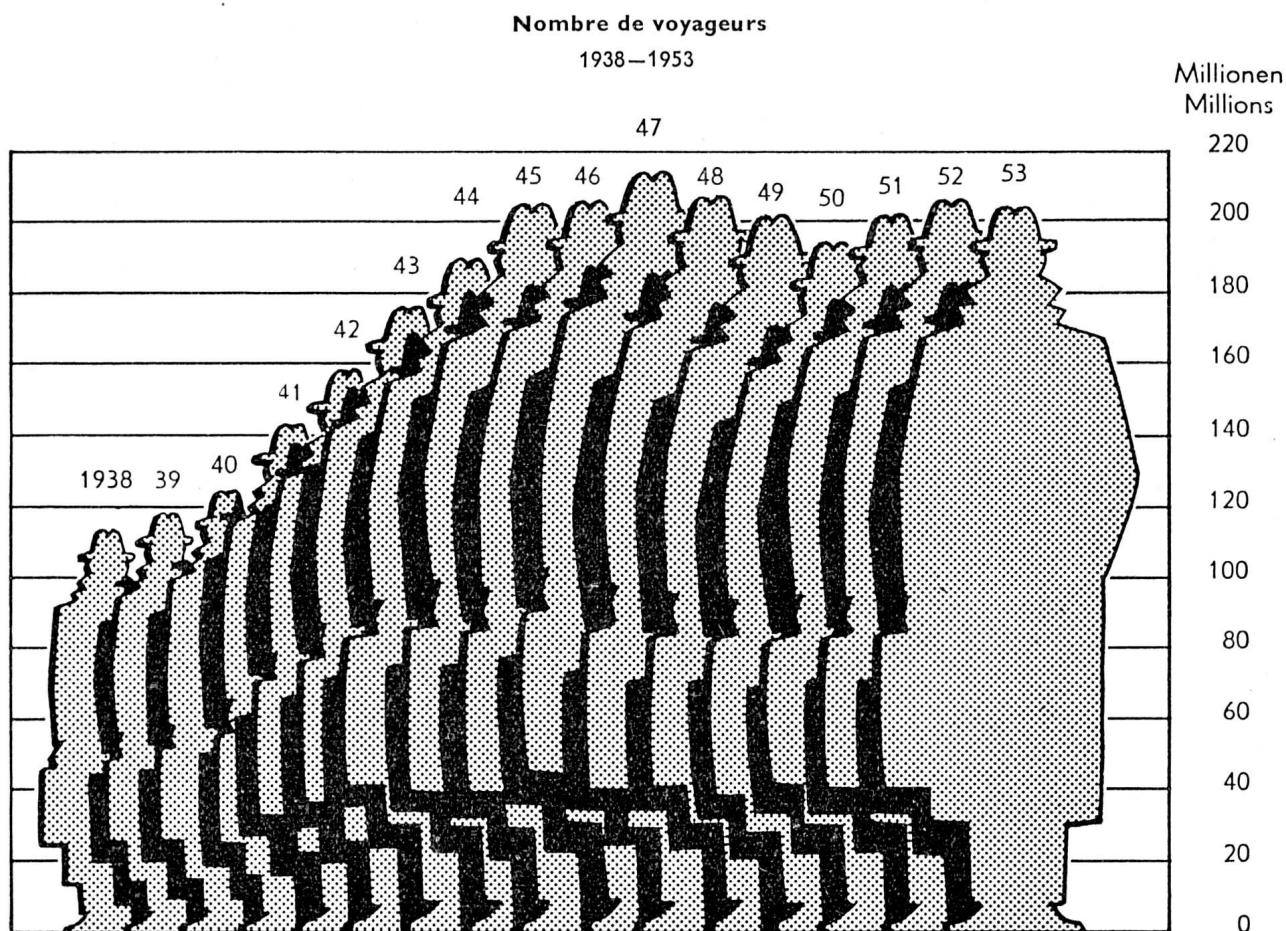


----- Zugskilometer ----- Wagenachskilometer ----- Bruttotonnenkilometer
Kilomètres-trains Kilomètres-essieux de wagons Kilomètres-tonnes brutes

A. Trafic et recettes de transport

L'année 1953 a été caractérisée pour les Chemins de fer fédéraux par une diminution du nombre des voyageurs transportés, par un accroissement des transports de marchandises et par une nouvelle augmentation des recettes de transport.

Dans le *service des voyageurs*, la reprise qu'on enregistrait depuis 1951 a été interrompue en 1953 par un fléchissement. Par rapport à 1952, le nombre des voyageurs transportés, 203,47 millions, a diminué de 2,89 millions, ou 1,4 %. Ce phénomène est dû au recul du nombre des voyages isolés et par abonnements à l'intérieur du pays. Car les transports de touristes étrangers, eux, ont été un peu plus nombreux. Pour ce qui est du tourisme international, le nombre des arrivées a passé de 2,83 à 3,21 millions, et celui des nuitées de 9,63 à 10,64 millions, avec prédominance de touristes allemands et anglais. Quant au mouvement touristique interne, il est resté à peu près le même, avec 2,57 millions d'arrivées et 11,69 millions de nuitées.

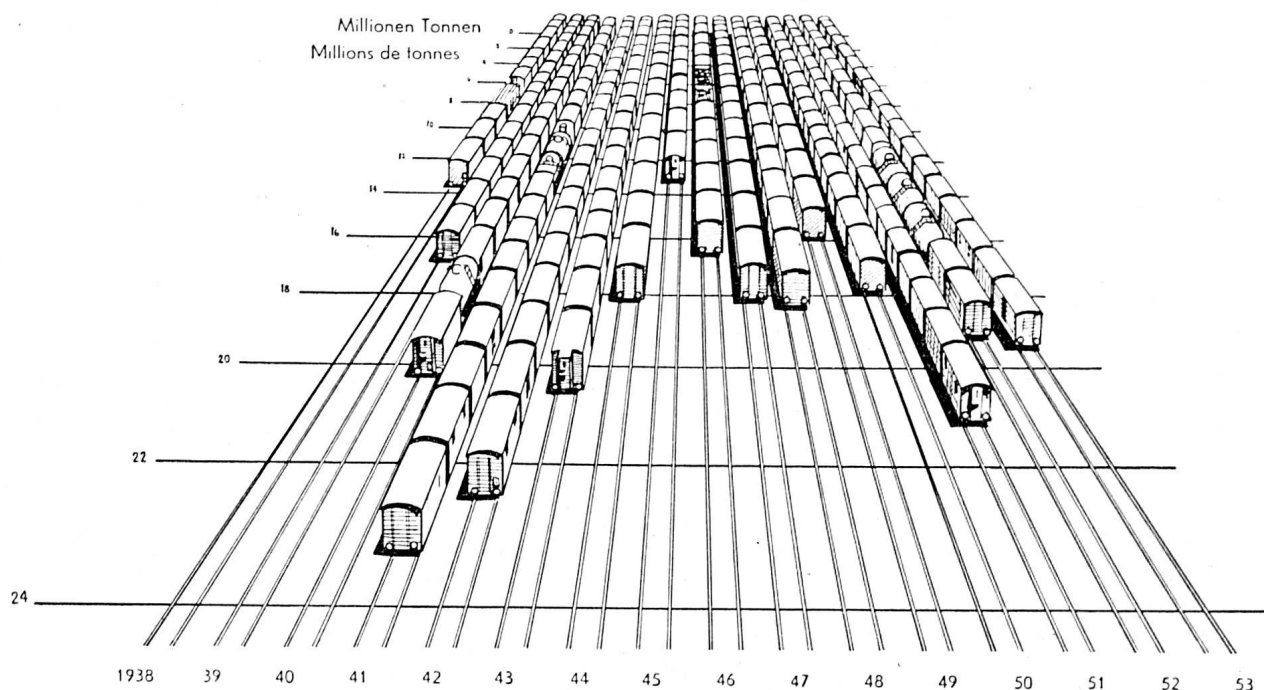


Grâce au relèvement des tarifs des voyageurs, du 1^{er} avril 1952, mais qui n'a produit son plein effet qu'en 1953, les recettes du service des voyageurs ont augmenté en dépit de la diminution du nombre des personnes transportées. Ces recettes se sont élevées à 304,19 millions de francs, ce qui, par rapport aux recettes-record de 1952, représente une augmentation de 4,35 millions, ou 1,5 %.

Dans le *service des marchandises*, la tendance à la baisse observée depuis le début de 1952 a fait place, à partir de juin 1953, à une reprise qui a duré jusqu'à la fin de l'année, en s'affirmant toujours plus nettement. Alors que, pour les mois de janvier à mai, les transports de marchandises étaient restés inférieurs de 600 000 tonnes à ceux de l'année précédente, ils ont été supérieurs de 650 000 de juin à la fin de l'année. Pour l'ensemble de l'exercice de 1953, les Chemins de fer fédéraux ont transporté, en trafic des bagages, de la poste, des animaux et des marchandises, 19,41 millions de tonnes, ce qui représente, par rapport à 1952, une augmentation de 47 000 tonnes, ou 0,2 %. Cet accroissement est dû à l'augmentation du trafic international de transit et des exportations, alors que les importations et le trafic interne accusaient une légère diminution.

Par rapport à 1952, les *recettes globales du trafic des marchandises*, 382,89 millions, ont augmenté de 12,00 millions de francs, ou 3,2 %. Le record de 1951 se trouve de nouveau atteint.

Développement de l'ensemble du trafic des marchandises 1938—1953



L'encaisse ayant été plus forte aussi bien dans le service des voyageurs que dans celui des marchandises, les *recettes globales de transport*, 687,08 millions de francs, ont, par rapport à 1952, année-record, augmenté de 16,35 millions, ou 2,4 %.

Les *parcours* ont continué à s'accroître, dans le service des voyageurs comme dans celui des marchandises. Les trains de voyageurs ont parcouru 49,93 millions de kilomètres/train, ce qui fait 400 000, ou 0,8 %, de plus qu'en 1952, alors que les kilomètres-tonnes brutes, supérieurs de 260 millions, ou 2,5 %, atteignaient le chiffre de 10,83 milliards. Quant aux trains de marchandises, les kilomètres-trains se sont élevés à 16,84 millions (augmentation 650 000, ou 4,0 %) et les kilomètres-tonnes brutes à 7,49 milliards (augmentation 490 millions, ou 7,0 %).

B. Chemin de fer et automobile

Durant l'exercice, nous avons notamment renforcé l'entente bienveillante avec les compagnies privées, l'Association pour la fiduciaire de l'industrie des transports automobiles (TAG) et la Communauté des transports à longues distances (GU). Quand nous avons signé le contrat, nous escomptions l'adhésion d'environ 300 entreprises de transports automobiles disposant de plus de 600 autocamions; or, à fin 1953, 460 maisons s'étaient affiliées, avec un parc de 1300 camions et un peu plus de 1000 remorques. Ce développement, à lui seul, montre que les chemins de fer ne s'opposent à l'adhésion d'aucun entrepreneur remplissant les conditions statutaires.

Les chemins de fer doivent naturellement veiller à ce que les engagements pris soient vraiment respectés des deux côtés. Les membres de la communauté pour les transports à longues distances sont naturellement tentés de dépasser les normes de capacité tolérées. Chacun d'eux se sent entravé dans le développement de ses affaires, mais il oublie trop facilement que les sacrifices consentis par les chemins de fer ont épargné aux transporteurs routiers de gros dommages. Quelques doutes subsistent d'ailleurs au sujet de l'application, par les transporteurs routiers, des tarifs prescrits. Mais les deux parties s'efforcent d'adapter et d'harmoniser les tarifs les uns aux autres.

Au cours de nombreuses séances, l'office central a discuté ces problèmes, ainsi que d'autres, en présence des délégués de la Société suisse du commerce et de l'industrie, de l'Union suisse des paysans, de l'Union des arts et métiers et de l'Union syndicale. Ces problèmes ont été traités dans un esprit de compréhension réciproque. Les intéressés ont regretté qu'aucun arrangement n'existe pour les transports à courte distance. Ils estiment que c'est une lacune qui doit être comblée le plus rapidement possible. Des projets ont été élaborés et sont actuellement mis au point.

En 1953, la Suisse comptait 432 062 véhicules à moteurs (contre 376 248 en 1952), dont 172 135 (1952: 142 374) motocyclettes de tout genre. Par rapport à 1952, le nombre des autocamions de 1000 kilos et plus de charge utile a augmenté de 1032 unités et celui des cars de 122. La motorisation fait donc de nouveaux progrès sur toute la ligne.

C. Chemins de fer fédéraux et opinion publique

Aussi bien la presse quotidienne que les publications spécialisées et les illustrés accordent à l'actualité ferroviaire un intérêt auquel nous nous efforçons de répondre par une information rapide et exacte. Au surplus, les journaux ne manquent pas de renseigner l'opinion sur tout ce qui concerne les transports en général, notamment sur les problèmes les plus importants: consolidation de la situation financière des chemins de fer, égalité juridique et financière des divers moyens de transport, coordination, financement des travaux des Chemins de fer fédéraux, compensation, par le trésor public, des charges extra-ferroviaires et des charges supportées par le rail au profit de la collectivité. A ces questions est venue se greffer celle d'une communauté destinée à coordonner les transports sur de courtes distances.

Pour assurer l'information, sous toutes ses formes et dans toutes les directions, nous n'avons pas seulement transmis aux journaux des communiqués et des textes, mais encore les rapports trimestriels et le Bulletin des CFF. A l'occasion, nous avons organisé des visites sur place. Le rapport de gestion lui-même doit être développé de telle manière qu'il renseigne toujours mieux les autorités, la presse et l'opinion sur l'activité, les succès et les préoccupations du réseau national. Complété par des graphiques, le rapport de gestion de 1953 sortira pour la première fois sous sa nouvelle présentation: à l'avenir, les deux pages de couverture reproduiront, en photographie, les réalisations les plus remarquables de l'année dans le domaine du matériel roulant et des installations fixes.

Comme les années précédentes, les illustrés de Suisse et de l'étranger ont publié de nombreuses descriptions de ce qui se fait dans le domaine du chemin de fer. Ils ont été renseignés, notamment, au cours des réunions de presse ci-après: visite de passages à niveau pourvus d'installations nouvelles destinées à annoncer l'approche des trains; inauguration de l'« Helvetia-Express »; inauguration de la nouvelle gare aux marchandises de Lausanne-Sébeillon; voyage d'inspection de l'automotrice rapide double RBe 4/8 pour excursions en société; baptêmes des locomotives « URI » et « TICINO »; inauguration de l'exploitation électrique sur l'ancienne ligne du Hauenstein; démonstration de voitures légères en acier munies de sièges rembourrés et de dossiers réversibles pour le service de banlieue à Zurich.

Le film ferroviaire s'affirme toujours plus comme un instrument d'information généralement apprécié. « L'appel du Sud », film du Saint-Gothard présenté pour la première fois en 1953, et qui fut ensuite primé, a été favorablement accueilli par les maisons de distribution sur le marché international. D'autres documentaires des CFF des années antérieures continuent à être demandés par l'étranger pour des représentations en matinée. Les trois films muets « Le conducteur », « Le mécanicien » et « Le commis de gare » sont destinés avant tout aux écoles. L'Association suisse des offices du film d'enseignement les a déclarés films officiels pour les écoles du pays.

Nous avons développé nos archives photographiques et notre collection de diapositives. Toujours plus nombreux sont les journalistes et les éditeurs qui nous demandent du matériel photographique pour leurs publications et leurs articles.

L'Œuvre suisse des lectures pour la jeunesse a édité le fascicule « Connais-tu nos CFF ? »

Sous la conduite de fonctionnaires qualifiés, près de 12 000 personnes ont visité des installations des Chemins de fer fédéraux. En outre, à la demande de leurs maîtres, 18 000 écoliers ont entendu un cours sur les chemins de fer dirigé par nos conférenciers scolaires. Les enfants de nombreuses écoles de village ont eu l'oc-

casion d'entendre nos conférenciers scolaires dans la voiture-cinéma, où ils virent en même temps des projections et des films de court métrage.

Les studios de Genève, Lausanne, Berne, Bâle, Zurich et Lugano ont organisé diverses émissions radio-phoniques concernant le chemin de fer. L'émission du studio de Genève: « Le rail, la route, les ailes », qui passe tous les mercredis à midi, rend notamment de précieux services. Nous sommes heureux d'annoncer que nous avons amorcé une collaboration avec les services de la télévision suisse.

La bibliothèque, qui comprend 47 000 volumes, s'est accrue de 725 unités à la suite d'acquisitions et de dons. Elle a été très fortement mise à contribution par tous les services et de nombreux particuliers. Pour que l'administration profite le plus possible des nouveautés parues et des 528 périodiques qui sont à la disposition du personnel, la bibliothèque a publié des comptes rendus bibliographiques internes, qui ont été appréciés.

D. Direction de l'entreprise et divisions

La *Direction générale* a tenu 49 séances et pris 350 décisions.

Au cours de 7 *conférences des directeurs*, les membres de la Direction générale et des Directions d'arrondissement ont discuté, outre les affaires purement internes, de nombreux problèmes: questions relatives au personnel; révision de la classification des fonctions; élaboration des règlements relatifs aux indemnités supplémentaires; réforme de la statistique mensuelle du personnel; travaux de construction; établissement de l'horaire; contribution de communautés publiques aux frais de construction; service des containers; suppression de la première classe de voiture. A l'une de ces conférences, au cours de laquelle eut lieu un échange de vues sur les relations personnelles dans l'exploitation et l'administration, tous les chefs de division de la Direction générale avaient été invités.

La *Direction de l'entreprise* a enregistré deux démissions. M. Paul Kradolfer, pour raisons de santé, a donné sa démission de directeur général au 30 juin 1953, et M. Wachs, directeur du II^e arrondissement, atteint par la limite d'âge, a pris sa retraite le 31 décembre 1953. En M. Kradolfer, les Chemins de fer fédéraux ont perdu un spécialiste qui, jeune ingénieur, travailla à la construction de lignes de chemins de fer en Suisse et à l'étranger, qui, ensuite, directeur de l'Office fédéral des transports, se familiarisa avec tous les problèmes ferroviaires, et qui, directeur militaire des chemins de fer, porta enfin la responsabilité de la préparation militaire du réseau ferré suisse. Quant à M. Wachs, il a accompli, aux Chemins de fer fédéraux, une carrière de plus de 40 ans. Entré au service comme jeune ingénieur du génie civil, il occupa avec succès les fonctions d'ingénieur en chef du II^e arrondissement avant d'en devenir le directeur. Le Conseil fédéral, en remplacement de M. Kradolfer, a nommé directeur général, avec entrée en fonctions le 1^{er} juillet 1953, M. Otto Wichser, de Linthal, jusqu'alors ingénieur en chef à la Direction générale. M. Wichser a pris la tête du département des travaux et de l'exploitation. A la place de M. Wachs, le Conseil fédéral a nommé directeur du II^e arrondissement, avec entrée en fonctions le 1^{er} janvier 1954, M. Hermann Merz, de Beinwil, jusqu'alors ingénieur en chef du II^e arrondissement et suppléant du directeur.

Dans les *divisions* de la Direction générale, il s'est produit les changements suivants: Pour remplacer M. Wichser devenu directeur général, le Conseil d'administration a nommé chef de la division de la voie à la Direction générale, avec entrée en fonctions le 15 octobre 1953, M. Max Portmann, de Lucerne, auparavant adjoint à l'ingénieur en chef du II^e arrondissement. A la fin de l'exercice, atteints par la limite d'âge, MM. Joseph Fahm, chef de la division du contentieux, et Henri Huber, ingénieur en chef de la traction et des ateliers, ont pris leur retraite. Le Conseil d'administration a nommé, pour les remplacer à partir du 1^{er} janvier 1954: à la division du contentieux, M. Hans Amberg, docteur en droit, de Schötz, adjoint dans ce service, et, à la tête de la division de la traction et des ateliers, M. Franz Gerber, de Langnau, auparavant chef du service de la traction et des ateliers du Berne-Loetschberg-Simplon et des lignes co-exploitées. Le Conseil d'administration a reconnu les mérites des membres de la Direction sortant de charge, ainsi que des chefs de division mis à la retraite et leur a exprimé sa gratitude.

E. Conseil d'administration

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a tenu 9 séances et traité 44 affaires. Le public a été régulièrement tenu au courant de ces décisions. Quatre séances ont été complétées par des visites.

A la fin de l'exercice, ayant atteint les 70 ans fixés par le Conseil fédéral, MM. *Henri Daeniker*, ancien directeur de la Banque cantonale de Zurich, à Zollikon, *Erhard Branger*, ancien directeur des Chemins de fer rhétiques, à Coire, et *Vincent Winkler*, conseiller d'Etat, à Lucerne, ont donné leur démission. Spécialiste des questions financières, M. Daeniker appartenait au conseil depuis 1932. En 1948, le Conseil fédéral l'éleva au rang de vice-président. M. Branger avait été appelé en 1938 à faire partie du conseil, où il représentait les compagnies privées et le canton des Grisons. Quant à M. Winkler, membre d'un gouvernement et directeur des travaux publics d'un canton, il représentait au conseil, depuis 1947, la Suisse centrale; il connaissait les soucis des chemins de fer privés et des transporteurs routiers. Les trois démissionnaires ont fait profiter les Chemins de fer fédéraux de leur savoir et de leurs expériences. A l'occasion de leur départ, le chef du département des postes et des chemins de fer, le Conseil d'administration et la Direction générale leur ont exprimé la gratitude à laquelle ils avaient droit.

Le Conseil fédéral a confirmé les membres actuels du conseil dans leurs fonctions, pour la 18^e période administrative, qui commence le 1^{er} janvier 1954. M. *Paul Gysler*, conseiller national, en reste le président, et M. *Rodolphe Stadler* devient nouveau vice-président. Le Conseil fédéral a remplacé les membres démissionnaires par MM. *Luigi Albrecht*, conseiller national, de Coire; *Hans Herold*, secrétaire du Vorort de l'Union suisse du commerce et de l'industrie, à Zurich; et *Ludwig von Moos*, député au Conseil des Etats, de Sächseln.

Le 14 février 1954 mourut à Cormanon (Fribourg), M. *Joseph Piller*, député au Conseil des Etats. Il avait 64 ans et était entré au Conseil d'administration des CFF en 1951, pour remplacer M. Joseph Escher, élu conseiller fédéral. Ses qualités personnelles et ses interventions, qui témoignaient de sa clarté d'esprit et de son savoir juridique, valurent rapidement à M. Piller la confiance et la considération du conseil. Son départ est une perte pour les Chemins de fer fédéraux.

F. Organisations internationales

1. Les commissions permanentes de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) ont examiné de nombreuses questions concernant principalement l'avenir du trafic international des voyageurs, l'élaboration de tarifs internationaux indépendants des tarifs intérieurs, la tarification des palettes et des containers, l'acheminement des marchandises et l'utilisation en commun du matériel roulant, l'unification des véhicules, la signalisation aux passages à niveau, et poursuivi l'étude de problèmes généraux.

Le comité de gérance de l'UIC et l'assemblée générale ont discuté principalement différentes questions d'une importance particulière. Signalons notamment la décision prise au sujet de la suppression de la première classe de voiture à partir de l'été 1956.

Le bureau des affaires communes de l'UIC, auquel ne participent que les directeurs généraux des principales administrations, dont le président de notre Direction générale, a, de son côté, examiné les questions les plus importantes qui se posent aux chemins de fer sur le plan international (avenir du trafic international des voyageurs, financement international du matériel roulant) et donné ses instructions aux différents organismes.

L'office de recherches et d'essais (ORE) a développé une activité intense et poursuivi la construction de wagons standard, ainsi que les études de standardisation. Des contacts étroits ont été établis avec l'industrie du matériel roulant des différents pays.

Le centre d'information des chemins de fer européens (CICE) a continué sa propagande par l'édition de son bulletin d'information, d'horaires communs, d'affiches, et examiné différents autres problèmes en rapport avec le développement du tourisme.

Le groupe des spécialistes du film, présidé par notre administration, a poursuivi son échange d'expériences et a mis sur pied un film documentaire en couleurs, avec scénario, sur un voyage en Europe par le train, auquel ont participé quatre administrations (France, Allemagne, Italie, Suisse).

Le bureau de documentation des chemins de fer (BDC) a étendu ses échanges et continué son travail de préparation d'un lexique ferroviaire.

2. Du 7 au 17 octobre a eu lieu, sous la présidence de notre administration, la conférence européenne des horaires et des services directs pour la préparation de la période horaire 1954—1955. En ce qui concerne notre pays, il y a lieu de signaler l'introduction de trains inter-villes Genève—Munich via Sankt-Margrethen, et Zurich—Stuttgart via Schaffhouse. Depuis la date du changement d'horaire en 1954, le train Arlberg-Express

conduira une voiture de 3^e classe de Paris à Vienne et le train Simplon-Orient-Express une voiture de 3^e classe de Paris à Milan.

Une conférence spéciale des horaires a eu lieu en novembre pour mettre notamment au point les trains spéciaux d'agence qui circuleront en 1954 entre l'Angleterre et la Suisse, l'Angleterre, l'Autriche et la Yougoslavie.

3. La *conférence internationale des horaires des trains de marchandises* a apporté de nouvelles et importantes améliorations aux relations intéressant le trafic suisse d'importation et d'exportation et le trafic de transit par notre pays.

4. Le *comité de l'Union internationale des wagons* (RIV) a mis au point son règlement pour, notamment, l'adapter aux décisions de l'UIC concernant le classement des lignes et la charge normale des wagons, ainsi que pour régler diverses questions concernant le marquage des wagons de particulier.

5. Le 2 mars a été signé à Berne, entre les représentants de 10 administrations (Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Sarre et Suisse), une convention pour l'utilisation en commun des wagons à marchandises, du parc EUROP. Le bureau central des wagons prévu par la convention a été installé à Berne et a commencé son activité le 15 mars.

La *commission EUROP*, créée en vertu de cette convention et présidée par notre administration, a examiné les conditions dans lesquelles s'est faite la mise en route du nouveau régime et étudié les perfectionnements de détail à apporter (fonctionnement du régime EUROP au point de vue de l'exploitation et du matériel, analyse des parcours à vide, incorporation de wagons plats et augmentation du parc commun).

6. Le *comité directeur du CIT* (comité international des transports), présidé par notre administration, a approuvé l'adhésion au CIT des chemins de fer britanniques, procédé à une révision complète des dispositions complémentaires uniformes à la CIV et à la CIM, et adapté au nouveau texte de ces conventions différents documents du CIT. Il a décidé de mettre en vigueur le 1^{er} janvier 1954 les nouvelles dispositions relatives au traitement de marchandises et de bagages manquants ou sans application en trafic international. Il s'est occupé également des tarifs de réglementation internationaux.

7. La *délégation internationale du Simplon* a examiné les questions habituellement portées à l'ordre du jour.

8. Deux sous-commissions communes des CFF et des FS ont procédé à l'étude des questions en suspens concernant les gares communes de Chiasso, Luino et Domodossola. Les travaux et conclusions de ces sous-commissions seront soumis pour décisions à une *commission mixte* composée des représentants responsables des deux administrations.

9. L'*union des services routiers des chemins de fer européens* (URF), dont le but principal est de traiter sur le plan pratique les questions touchant à la coopération du rail et de la route en trafic international, a poursuivi son activité.

10. L'*union internationale des services médicaux des chemins de fer* (UIMC) a procédé notamment à l'inspection d'un train radiologique destiné au dépistage de la tuberculose chez les agents et leurs familles. Elle a examiné le problème des conditions d'aptitude des candidats à un emploi dans les entreprises ferroviaires.

11. Le *comité des transports intérieurs de la CEE* et ses organes subsidiaires (sous-comité des transports par chemins de fer, sous-comité des transports routiers et groupes de travail) a poursuivi l'étude de nombreuses questions: coordination des transports et prix de revient; charges tarifaires imposées aux transporteurs; transport des denrées périssables; signalisation aux passages à niveau, etc. Le sous-comité des transports routiers a mis au point un accord international portant réglementation économique des transports routiers internationaux et un cahier des charges type. Cet accord sera soumis à la signature des Etats en 1954. Les chemins de fer ont eu la possibilité de faire connaître leur point de vue par l'intermédiaire de l'Union des services routiers des chemins de fer.

12. Une nouvelle organisation intergouvernementale a vu le jour: la *Conférence européenne des ministres des transports*, qui a adopté quatre résolutions intéressant différents problèmes ferroviaires: exploitation en commun du matériel à marchandises, adoption d'itinéraires rationnels d'acheminement des marchandises et unification des tarifs, standardisation du matériel et électrification, financement international des achats de matériel ferroviaire. La Suisse y était représentée par le conseiller fédéral Escher; les CFF avaient mis un expert à sa disposition pour les questions ferroviaires.

Partie spéciale

Finances et comptabilité

A. Caisse principale et service des titres

1. A la fin de l'année, notre dette consolidée se montait à 1 376 799 900 francs, dont 187 519 000 francs étaient inscrits dans le livre de la dette de la Confédération.

2. Le 2 septembre, une convention a été conclue avec le Chemin de fer fédéral allemand au sujet du financement de l'électrification de la ligne Bâle-Carlsruhe. En vertu des engagements prévus par l'accord conclu le 26 août 1952 entre les gouvernements allemand et suisse, le Chemin de fer fédéral allemand recevra un prêt à long terme de 140 millions de francs pour ladite électrification. Les Chemins de fer fédéraux suisses deviennent subsidiairement créanciers du Chemin de fer fédéral allemand et débiteurs de la Confédération suisse.

3. Nous avons accordé, sur les fonds de la caisse de pensions et de secours, 302 prêts hypothécaires en 1^{er} et II^e rang, pour un total de 5 191 500 francs, à des agents des Chemins de fer fédéraux, et un prêt hypothécaire en 1^{er} rang de 100 000 francs à une coopérative de construction des cheminots.

B. Contrôle des finances et comptabilité générale

1. Le règlement, révisé en 1951, concernant le compte des immobilisations et des amortissements industriels des Chemins de fer fédéraux suisses a été définitivement approuvé par le Département fédéral des postes et des chemins de fer pour la durée de la période de revision en cours, en d'autres termes jusqu'en 1960; il ne l'avait d'abord été, provisoirement, que pour les années 1951 à 1953. L'approbation a été donnée sous réserve que les amortissements supplémentaires sur le matériel roulant soient seulement portés en compte aussi longtemps et en tant que les Chambres fédérales n'auront pas à se prononcer sur la couverture d'un déficit au sens de l'art. 16, al. 2, de la loi sur les Chemins de fer fédéraux du 23 juin 1944.

2. Le service des travaux a établi un nouvel état des numéros comptables (plan comptable détaillé) pour la tenue de la comptabilité analytique; cet état a été mis en vigueur le 1^{er} janvier 1954.

3. A partir de 1954, afin de tirer un nouveau parti du dépouillement du matériel comptable par le système des cartes perforées, les Chemins de fer fédéraux recenseront selon différents critères leurs commandes à l'industrie, au commerce et à l'artisanat. Les indications recueillies serviront avant tout à gagner des clients en trafic des marchandises et à surveiller le système des adjudications.

4. Nous avons poursuivi les travaux relatifs au calcul des frais de transport. Nous avons déterminé les éléments du coût de transport qui serviront de base à la revision du tarif pour le transport des animaux vivants et du lait. Nous avons également dressé un compte de rendement des transports de malades.

5. Pour faire suite au nouveau régime des allocations pour perte de salaire entré en vigueur le 1^{er} janvier 1953, nous avons élaboré un règlement concernant les allocations pour perte de gain des agents des Chemins de fer fédéraux astreints au service militaire.

6. Nous avons vérifié les rentes AVS, les rentes-responsabilité civile, les suppléments de rente, et les indemnités pour perte de salaire des services des travaux des arrondissements, ainsi que les contributions des employeurs à l'AVS versées par la Direction générale et les divisions administratives des arrondissements. De plus, nous avons contrôlé un certain nombre de caisses d'avances des services de la Direction générale et des arrondissements.

Nous avons examiné la comptabilité d'une compagnie de distributeurs automatiques, de 4 librairies de gare, d'une entreprise de réclame dans les gares, de 40 buffets, de 9 salons de coiffure, de 15 kiosques, d'un entrepôt frigorifique, d'un garage de gare et d'une autre entreprise de la branche hôtelière. Au surplus, nous avons vérifié les décomptes de la ligne de raccordement de Genève à La Praille et de l'entreprise automobile

du Surbtal; nous avons aussi examiné la comptabilité de quelques maisons, aux fins de contrôler leurs demandes de majoration de prix, leurs calculs des frais de revient, etc.

Enfin, nous avons examiné les recettes brutes de 55 buffets, de 23 kiosques, d'un garage de gare, de 2 débits de tabac, d'une compagnie de wagons-restaurants et de 3 autres magasins.

7. Des organes de la Société nationale des chemins de fer français ont examiné les comptes d'exploitation de la gare commune de Bâle que nous leur avons soumis.

C. Participation à d'autres entreprises

1. La « Société de gares frigorifiques, ports francs et glaciers de Genève » a réalisé un modeste bénéfice. Mais il reste encore à amortir un déficit d'environ 70 000 francs provenant des exercices précédents; le capital-actions demeure donc sans dividende.

2. Aux « Entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle S. A. », le produit des entreposages a été moins élevé que l'année précédente, du fait que les importations de viande congelée ont reculé et que l'exportation de bétail d'abattage a augmenté. En revanche, le nombre des wagons à glacer et à reglaser à Bâle s'est encore accru. Le dividende est resté à 7 %.

3. Le capital social de la « S. A. de l'Usine de l'Etzel » demeure inchangé. Le capital-obligations a reculé de 10 millions de francs en raison du remboursement, le 1^{er} avril 1953, du reste de l'emprunt de 1937; à la même date, un prêt 3 % de 10 millions de francs a été contracté auprès du fonds de compensation de l'AVS. Pour le 22^e exercice, arrêté le 30 septembre 1953, il a été distribué un dividende de 4½ %.

4. Le capital-actions, le capital-obligations et le prêt bancaire à long terme de la S. A. de « l'Usine de Rupperts-wil-Auenstein » n'accusent aucune modification. En ce qui concerne les créanciers, les avances à intérêt fixe des partenaires pour frais de construction ont été amorties. Pour le 12^e exercice 1952/53, arrêté au 30 septembre 1953, il a été distribué un dividende de 4 %.

5. Nous avons participé pour une somme de 50 000 francs au capital-actions de la « S. A. de l'Hélicoptère suisse, à Berne », fondée au printemps.

6. « L'Interfrigo, Société ferroviaire internationale de transports frigorifiques », dont notre administration fait également partie, marque une réjouissante augmentation de trafic; les résultats financiers sont encourageants.

Personnel

A. Questions générales

1. Les vastes travaux préparatoires entrepris depuis 1950 pour la revision de la classification des fonctions sont parvenus au stade décisif. Au début de mai, on disposait de l'expertise complémentaire demandée par le Conseil fédéral à l'Institut d'organisation industrielle de l'EPF. Les pourparlers avec les associations du personnel ont duré jusqu'au milieu de juin. A la lumière de l'expertise, il a fallu apporter toute une série d'améliorations au classement de catégories fortement représentées du personnel des CFF. Le 13 juillet, la Direction générale a soumis ses propositions au Département des postes et des chemins de fer. En octobre, un volumineux projet du Département des finances et des douanes portant sur tout le personnel des CFF de la 5^e à la 25^e classe de traitement a été soumis à la commission paritaire, qui en a fait deux lectures. La question n'a pas trouvé sa solution durant l'exercice. Ajoutons cependant que la commission paritaire a présenté son rapport au Conseil fédéral en janvier 1954 et que le Conseil fédéral a adopté ses conclusions le 29 janvier. Ce qui est important pour 1953, c'est que la décision a été prise avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1953.

2. Les Chambres fédérales ont décidé les 27 mars et 22 décembre 1953 de verser aux agents en service actif, pour les exercices 1953 et 1954, les mêmes allocations de renchérissement que pour 1952.

3. Les commissions du personnel ont été constituées à nouveau pour la période administrative 1954-56. Les associations du personnel ont pu presque toujours se mettre d'accord en se basant sur la représentation des années antérieures. Aussi la plupart des délégués du personnel ont-ils été tacitement nommés. Seule la commission des ateliers de Bellinzone a dû être nommée par voie de scrutin.

4. Le Département des finances et des douanes a édicté le 31 décembre 1953 une ordonnance fixant, pour la période administrative 1954-56, les bases du classement des localités dans les zones de résidence.

B. Assurance du personnel

1. Caisse de pensions et de secours

a) Dans sa séance du 19 décembre 1952, le Conseil d'administration avait décidé d'adapter l'assurance, au 1^{er} janvier 1953, au moyen d'un premier supplément aux statuts du 9 octobre 1950; cette mesure, nécessitée par l'incorporation, dans le traitement, de l'allocation de renchérissement de 10%, a été approuvée par les Chambres le 25 mars 1953.

Cette augmentation du gain assuré a entraîné au 1^{er} janvier 1953, pour les agents en service actif, un accroissement de la réserve mathématique de 45,1 millions de francs; de son côté, la transformation en droits à la pension de l'allocation de renchérissement de 10% versée aux agents pensionnés de 1949 à 1952 a accru cette réserve de 16,9 millions de francs. Pour amortir le surcroît de charge pour les agents en service actif, nous avons mis à contribution les excédents des années 1951 à 1953, au montant de 30,5 millions de francs. De plus, en adaptant les bases comptables aux conditions actuelles, nous avons réalisé au 1^{er} janvier 1953, compte tenu des intérêts, une économie de 11,7 millions de francs, qui a servi à réduire la réserve mathématique d'autant; aussi, à fin 1953, n'y avait-il plus que 3,4 millions de francs à amortir. Comme il y aura sans doute aussi des bénéfices ces prochaines années si les conditions demeurent à peu près les mêmes, nous espérons que le surcroît de charge pour les agents en service actif sera amorti à fin 1954.

Pour amortir le surcroît de charge découlant de la revalorisation des pensions des agents mis à la retraite de 1949 à 1952, et dans la mesure où il ne peut pas l'être par des bénéfices techniques inemployés, les Chemins de fer fédéraux versent des contributions annuelles équivalant au montant de l'allocation de renchérissement de 10% qu'ils ont allouée jusqu'ici à ces pensionnés, ce qui fait 1,6 million de francs par an. A fin 1953, et avec les intérêts, il reste encore 16,0 millions de francs à amortir.

b) Les pensions des assurés ayant quitté le service avant le 1^{er} juillet 1941 et de leurs survivants sont demeurées réduites de 15%, sous réserve d'une exonération de 2400 francs sur les pensions d'invalidité et de vieillesse et de 1500 francs sur les pensions de veuve. Aucune pension ne devait être réduite de plus de 10% au total. Toutes les pensions d'orphelin ont été exonérées de la réduction.

Par suite de la réduction de ces pensions, les dépenses ont diminué de 1 656 848 francs (en 1952: 1 776 683 francs).

c) Les allocations de renchérissement versées en vertu de l'arrêté fédéral du 27 mars 1953 aux pensionnés des caisses d'assurance du personnel de la Confédération dont les droits sont fixés par les statuts de mai 1942 ou des prescriptions antérieures, se sont composées, comme l'année précédente:

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

bb) d'un montant annuel de

700 francs pour les invalides mariés

440 » » » » célibataires et les veuves, mais avec un minimum de

1150 » » » mariés et

720 » » » célibataires et les veuves.

L'allocation de renchérissement des orphelins a été de 300 francs.

De plus, le même arrêté a accordé pour 1953 à tous les pensionnés des caisses d'assurance du personnel de la Confédération une allocation de renchérissement supplémentaire payable tous les trois mois; pour les anciens bénéficiaires, cette allocation était de 4,4% et, pour les nouveaux, de 4% de la prestation de la caisse fixée en pour-cent du gain assuré. Tout comme l'année précédente, l'allocation devait s'élever à 162 francs au moins pour les bénéficiaires de rente d'invalidité, à 102 francs pour les bénéficiaires de rente de veuve et à 34 francs pour les bénéficiaires de rente d'orphelin. Pour la première fois, un bénéficiaire de rente d'invalidité a eu droit à une allocation trimestrielle de 30 francs pour chaque enfant de moins de 18 ans — s'il était aux études, au plus tard jusqu'à 20 ans accomplis.

2. Assurance-vieillesse et survivants

Par loi fédérale du 30 septembre 1953, la loi sur l'AVS, du 20 décembre 1946, a été révisée. La révision améliore sensiblement les rentes AVS à partir du 1^{er} janvier 1954. En raison de cette nouvelle réglementation, il a fallu fixer à nouveau toutes les rentes AVS versées par notre succursale.

Notre succursale a versé 885 (en 1952: 625) rentes de vieillesse simples, 1335 (995) rentes de vieillesse pour couple, 611 (463) rentes de veuve, 337 (243) rentes d'orphelin simple et 9 (8) rentes d'orphelin double. La somme totale payée en 1953 s'est élevée à 2 712 561 (2 086 333) francs.

3. Assurance-accidents

Par arrêté fédéral du 27 mars 1953, les allocations de renchérissement sur les rentes CNAL découlant d'accidents survenus avant le 1^{er} janvier 1943 ont été augmentées de 10%, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1953. En outre, elles ne sont plus limitées à 720 francs pour les rentes qui existaient avant le 1^{er} décembre 1941, et à 600 francs pour celles qui ont pris naissance depuis le 1^{er} décembre 1941, mais avant le 1^{er} janvier 1943. Simultanément, le cercle des bénéficiaires a été élargi. Les allocations de renchérissement se montent dorénavant à

- a) 40% (jusqu'ici 30%) de la rente annuelle pour un dommage survenu avant le 1^{er} décembre 1941;
- b) 35% (jusqu'ici 25%) de la rente annuelle pour un dommage survenu après le 30 novembre 1941, mais avant le 1^{er} janvier 1943;
- c) 10% (jusqu'ici 0%) de la rente annuelle pour un dommage survenu après le 31 décembre 1942, mais avant le 1^{er} janvier 1946.

4. Caisse-maladie

En raison de nouvelles majorations de tarifs des médecins, des hôpitaux, etc., les frais pour soins médicaux et pharmaceutiques ont de nouveau augmenté. De même, le nombre des cas de maladie s'est notablement accru.

Conformément à l'article 71 des statuts de la caisse du 17 décembre 1951, la Direction générale a édicté le 22 janvier 1953 un règlement sur l'administration de la caisse, qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1953.

C. Service médical

1. Au cours de l'exercice, 17 093 cas de maladie (15 463 en 1952) et 5960 accidents (6070, courtes absences non comprises) ont été annoncés. Le total des jours de maladie et d'accident (absences de courte durée comprises) a été de 578 905 (552 284 en 1952), ce qui, pour un effectif moyen de 35 654 agents, fait 16,23 jours par agent, au lieu de 15,58 en 1952 et 16,58 en 1951.

Ces jours d'absence se répartissent comme il suit :

	1951	1952 Jours	1953
Maladie	12,35	11,12	11,79
Accident	3,32	3,65	3,56
Absences de courte durée	0,91	0,81	0,88

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

Service de bureau	9,78	8,22	9,02
» en plein air	21,80	20,83	21,25
» de bureau et en plein air	14,88	13,78	14,24
» sur les locomotives	13,57	12,33	14,10
» dans les trains	17,07	16,34	17,69
» dans les ateliers principaux (ouvriers)	17,97	17,78	18,20

En moyenne, la guérison a exigé :

Dans les cas de maladie	24,27	25,49	24,59
» » » d'accident	20,32	21,36	21,33
» » » d'absence de courte durée	1,91	1,85	1,90

2. Il a été fait:

a) par les médecins de la division médicale:

1951	1952	1953	
229	248	225	examens de contrôle
85	73	100	» » » de victimes d'accident, agence CNAL, arrondissement de Berne
158	102	89	radioscopies dans l'entourage de malades (agence CFF, place de Berne)

b) par les médecins attitrés:

1951	1952	1953	
2355	2391	1866	examens d'admission
434	421	454	» de mise à la retraite
726	728	677	» de contrôle de maladie

c) — 3530 4458 rapports intermédiaires demandés par les médecins traitants

3. Pour l'administration générale de la Confédération (administration centrale, PTT, douane et militaire), il a été fait:

a) par les médecins de la division médicale:

769	295	204	examens de contrôle
551	540	408	radioscopies (personnel de l'administration générale de la Confédération)
—	—	750	radiophotographies
—	—	656	réactions Mantoux I
—	—	421	réactions Mantoux II
—	—	167	vaccinations BCG

b) par les médecins-conseils:

4586	4345	3663	examens d'admission
223	258	259	examens de mise à la retraite
698	574	585	examens de contrôle

c) — 4374 4799 rapports intermédiaires demandés par les médecins traitants.

Contentieux

1. Le nombre des accidents survenus dans l'exploitation du chemin de fer au cours de l'exercice s'est élevé à 430 (414 en 1952).

2. Les Directions d'arrondissement ont réglé 447 cas de responsabilité civile (238 en 1952).

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

a) Réclamations:

	1952	1953
Non réglées	1 072	991
Reçues	29 229	29 110
Réglées	29 310	29 210

b) Procès:

Pendants	4	2
Intentés	2	1
Terminés	4	1

	Fr.	Fr.
c) Charge nette des CFF à la suite des réclamations et procès susmentionnés . .	689 378	567 405

Tarifs et publicité

A. Service des voyageurs et des bagages

1. Le rayon d'application du tarif des voyages en groupes a été, le 1^{er} mai, étendu au téléphérique Champéry-Planachaux et à la ligne d'automobiles Rolle-Gimel.

Le 1^{er} août, le service direct des voyageurs et des bagages a été établi avec les gares du nouveau tronçon Sembrancher-Le Châble du Chemin de fer Martigny-Orsières.

2. Les billets du dimanche d'hiver ont été émis jusqu'au 22 mars et à partir du 19 décembre. Outre les cinq expositions et foires nationales, la Fête suisse des chorales ouvrières à Lucerne, la Fête fédérale de musique à Fribourg, la Fête fédérale de tir au petit calibre à Lachen et la Fête fédérale de lutte suisse et de jeux nationaux à Winterthour, ont été mises au bénéfice des billets de simple course valables pour le retour.

3. Les commissions accordées aux bureaux de voyage sur la vente de titres de transport suisses ont été, le 1^{er} janvier, relevées de 1% pour les bureaux de Suisse et de 2½% pour ceux de l'étranger; par la même occasion, les commissions supplémentaires octroyées aux bureaux de voyage étrangers proportionnellement au chiffre d'affaires ont été quelque peu abaissées.

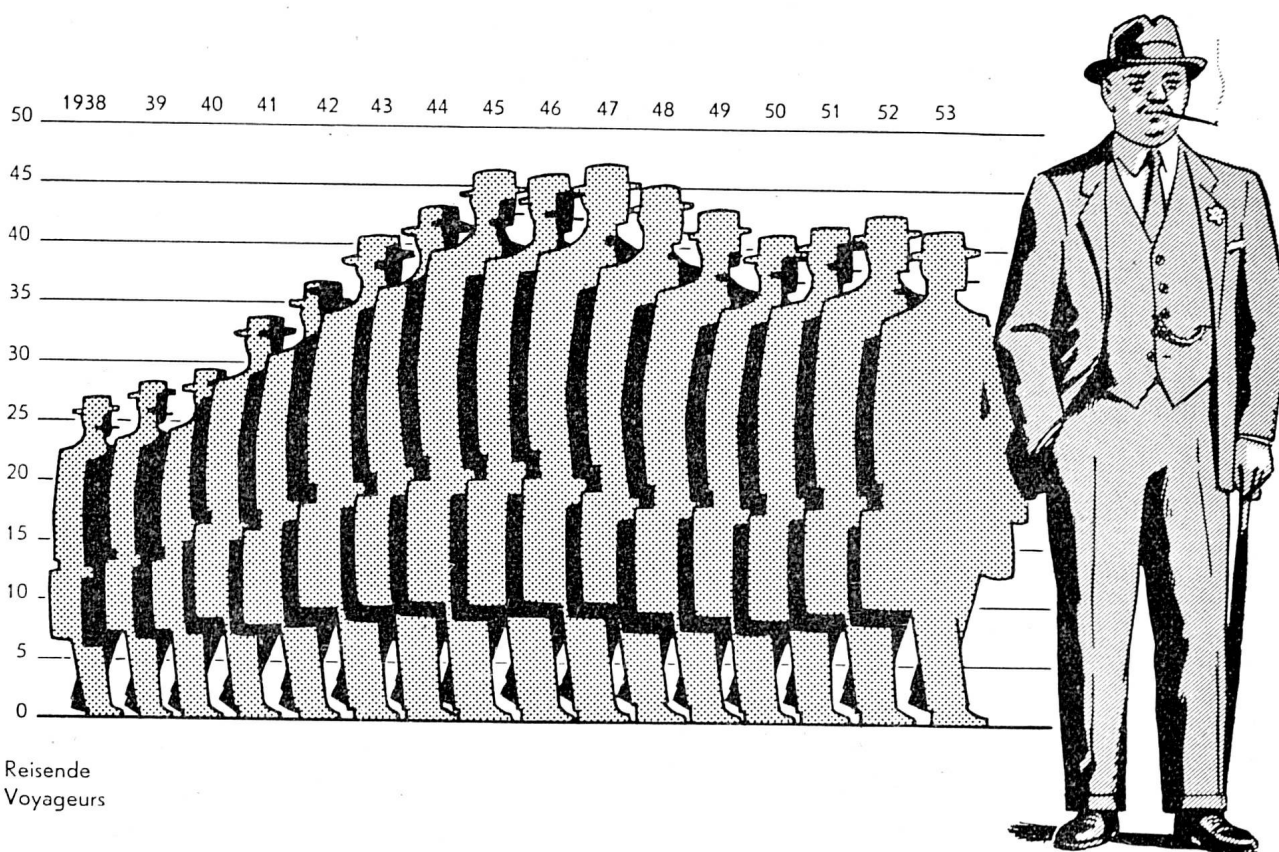
4. Une nouvelle convention réglant les détournements de trafic dans le service des voyageurs et des bagages en cas de perturbations d'exploitation sur les parcours des entreprises suisse de transport est entrée en vigueur le 1^{er} avril.

5. Le 2 mai, nous avons conclu avec la Société de navigation du lac des Quatre-Cantons (DGV) une convention aux termes de laquelle les quotes-parts des deux administrations dans les prix des titres de transport valables facultativement sont réparties forfaitairement. Nous avons, le 5 novembre, passé une convention analogue avec la Compagnie des chemins de fer des Alpes bernoises Berne-Loetschberg-Simplon (BLS) en ce qui concerne les titres de transport valables facultativement sur le parcours CFF Interlaken Ost-Brienzen et sur les bateaux du lac de Brienzen. Ces deux conventions sont entrées en vigueur rétroactivement au 1^{er} janvier 1953.

6. Les tarifs internationaux ont été développés et améliorés en 1953 également. Ont été nouvellement introduits des tarifs pour le transport des voyageurs et des bagages entre l'Autriche et la Sarre en transit par l'Allemagne, la France et la Suisse et pour le transport de voyageurs en groupe entre la Grande-Bretagne et l'Italie en transit par la France ou la Belgique et la Suisse, ainsi qu'un tarif de communauté sur le lac de Constance.

Pendant l'exercice, les prix de transport pour voyageurs ont été relevés de 100% en Pologne et de 25% en France et en Sarre. Dans ces deux derniers pays, les taxes pour bagages et colis express ont également été augmentées de 25%.

Nombre de voyages par tête de population
1938—1953



B. Service des marchandises et des bagages

1. Tout comme d'autres administrations de chemin de fer européennes, nous avons accordé le transport gratuit pour les dons en faveur des victimes des inondations en Belgique, aux Pays-Bas et en Angleterre.

2. Après des essais concluants entrepris avec des palettes (plateaux de chargement) dans les halles aux marchandises de Berne, Lucerne, et Zurich, une réglementation provisoire est entrée en vigueur, au début de l'année, sur la manière de traiter les palettes de particulier; cette réglementation a fait ses preuves par la suite.

3. La situation tarifaire internationale a de nouveau été très instable pendant l'exercice. Le Chemin de fer fédéral allemand a recouru à une mesure radicale en abaissant les prix des quatre classes supérieures pour wagons complets. Ce faisant, il espère non seulement prévenir une nouvelle extension des transports routiers, mais pouvoir au surplus récupérer une partie du trafic qu'il a perdu au profit du camion.

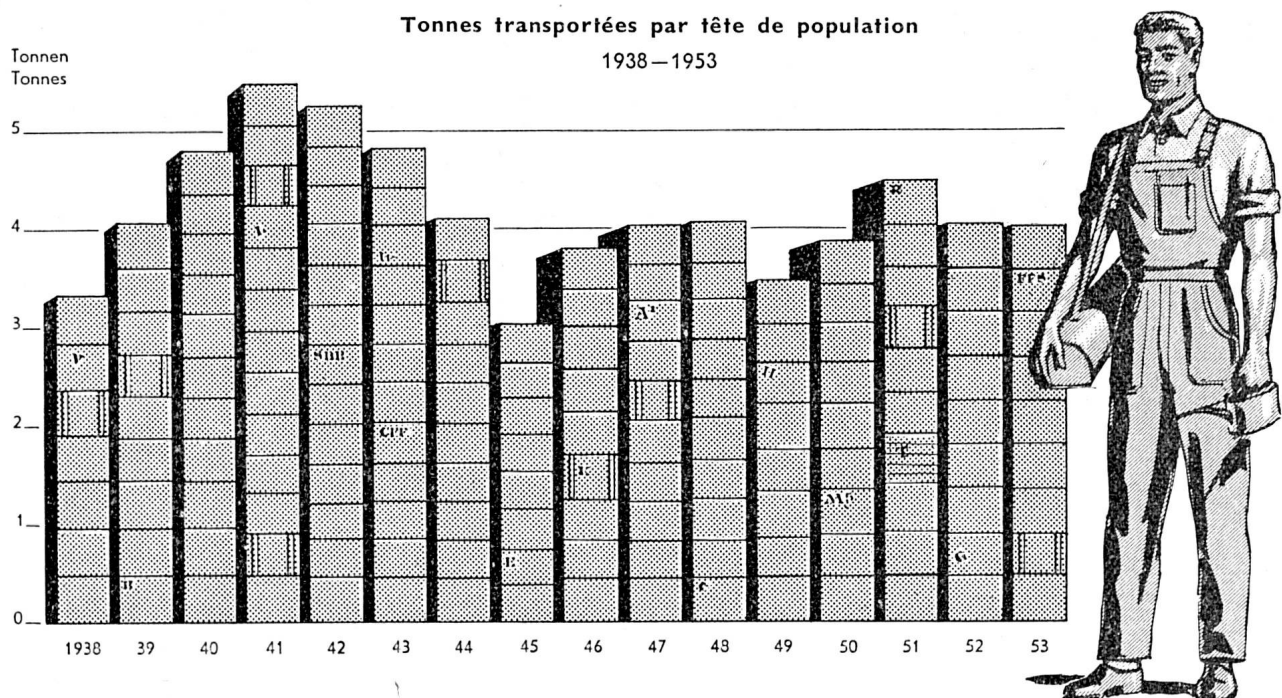
Les Chemins de fer français relevèrent leurs tarifs de transit, et les Chemins de fer fédéraux autrichiens se virent contraints d'abaisser le cours du schilling. Il y eut un changement monétaire en Tchécoslovaquie, et les Chemins de fer hongrois procédèrent à une réforme de leurs tarifs.

Toutes ces mesures, jointes à des modifications de moindre importance, occasionnèrent un travail considérable aux unions internationales de tarifs, qui durent en effet adapter les tarifs à la situation nouvelle. A cette occasion, le tarif de transit Allemagne-Italie, le plus important pour nous et qui, dans sa forme antérieure ne comportant qu'un domaine d'application restreint, ne répondait plus aux exigences du trafic, a été remplacé par un tarif général. Les tarifs avec la Hongrie, la Yougoslavie et la Tchécoslovaquie ont également été entièrement remaniés.

4. Pour la première fois, l'influence de l'Union minière s'est fait sentir sur un tarif international d'union: A la demande de cet organisme, on a aboli la distinction qui était faite dans les tarifs, pour les transports de minerai de fer, entre ceux de l'Alsace et ceux du Luxembourg, à destination de l'Italie par l'Allemagne. Tenant compte de cette exigence, le Chemin de fer allemand a introduit les prix voulus dans le tarif Allemagne-Suisse.

5. Il convient aussi de signaler qu'il est désormais possible d'enregistrer des envois en trafic direct avec l'URSS grâce à l'application conjointe de la « Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) » et de la « Convention concernant les transports par chemins de fer en trafic direct international des pays de l'Est (MGS) ».

La remise des marchandises se fait dans l'une des quatre gares frontières tchécoslovaques de Cheb, Brod nad Lesy, Breclav, et Devinska Nová Ves. Sur les lignes des pays occidentaux, c'est-à-dire jusque et depuis les gares précitées, les marchandises sont transportées avec des lettres de voiture conformes à la CIM, et sur les lignes de jonction, avec des lettres de voiture spéciales répondant aux conditions de la MGS. La remise des marchandises dans les gares de réexpédition a lieu par les soins du chef de gare, sans l'intervention de tiers.



C. Publicité

1. Le service de publicité a édité, en 1953, les imprimés de propagande suivants: Un prospectus en quatre langues «Abonnements de vacances régionaux et locaux»; 80 000 papillons et autant de dépliants pour les trains-croisière internationaux; 60 000 cartes cavalières de la région du Bodan et 35 000 feuillets-horaires pour la même région; 60 000 prospectus en faveur des vacances horlogères; en collaboration avec le BLS, le MOB et le WAB/JB, un nouveau prospectus du parcours Lucerne-Interlaken-Montreux, vu à vol d'oiseau, en 125 000 exemplaires et, pour la propagande à l'étranger, 142 000 prospectus «Les billets pour vos vacances en Suisse». Nous avons en outre publié, pour les excursions au départ de différentes gares suisses, 270 000 prospectus «Une brassée d'excursions en chemin de fer au départ de gares CFF». De nombreux prospectus et brochures concernant les tarifs ont été réédités et en partie remaniés.

Pour le changement d'horaire du printemps et de l'automne, nous avons publié les «Correspondances internationales» sous forme de brochure et de feuilles volantes, de même que 15 000 prospectus pour la nouvelle relation intervalles Zurich-Francfort-sur-le-Main. Nous avons livré à huit grandes gares 69 000 petits horaires des sports d'hiver.

13 500 affiches au total ont été posées dans les gares et 11 650 panoneaux, suspendus dans les voitures. Affiches et panoneaux étaient destinés à faire connaître les voyages d'excursion sur le Bodan, les réductions accordées aux familles, la correspondance de trains directs Zurich-Francfort-sur-le-Main, les trains-croisière internationaux, l'abonnement général, le billet de vacances, les billets du dimanche et le trafic des sports d'hiver.

2. Le calendrier 1954, publié sous le slogan «Comment voyager à bon compte», a été tiré à 50 000 exemplaires.

3. A côté du bureau de renseignements habituel, nous avons fait aux quatre grandes foires suisses, dans un grand stand, de la propagande en faveur des moyens de transport modernes introduits dans le service des marchandises. Nous avons montré dans différentes expositions à l'étranger du matériel touristique et des modèles de locomotives et de voitures CFF.

4. Nous avons accentué en 1953 la publicité par voie d'annonces et notamment stimulé la propagande en faveur des bons-cadeau, des abonnements pour voyages d'affaires, des abonnements et billets de vacances et des facilités accordées aux familles.

5. Notre service de conférences a donné 452 conférences avec films devant quelque 114 000 personnes; sur ce nombre, 95 l'ont été à l'étranger devant 43 000 personnes.

6. A la fin de l'exercice, 1186 voitures et voitures-buffets étaient pourvues de photographies et 251 voitures et voitures-buffets de décorations en couleurs, contre respectivement 1048 et 212 l'année précédente.

Contrôle du trafic

1. Nous avons poursuivi les essais *en cours avec des appareils d'émission des billets* aux fins d'améliorer le contrôle des caisses. La commission qui avait été instituée avec mission d'étudier la possibilité d'utiliser, aux guichets des recettes aux voyageurs, des machines à imprimer les billets, espère que les essais entrepris par les Chemins de fer français avec de nouvelles machines lui procureront de précieuses indications pour l'emploi de celles-ci sur notre réseau; elle étudie cependant aussi d'autres appareils.

2. Le bureau d'étude est sur le point de terminer ses travaux concernant l'introduction d'un nouveau mode d'expédition, de comptabilisation et de décompte du trafic suisse des wagons complets.

3. Le projet de la *nouvelle édition des prescriptions 585* concernant la commande des billets, la tenue des livres et des caisses, ainsi que l'établissement des comptes du trafic des voyageurs et des bagages, est achevé et en partie déjà à l'imprimerie; aussi peut-on espérer que les nouvelles prescriptions pourront être mises en vigueur le 1^{er} mai 1954.

4. Le mode de *comptabilisation des billets, ainsi que des bulletins de bagages et colis express passe-partout* du service suisse, a été simplifié.

5. Les *prescriptions 590.4* concernant l'assurance des expéditions partielles en grande et en petite vitesses au moyen de timbres-quittance de la Compagnie d'assurance ELVIA ont été rééditées.

6. Nous avons publié, à l'intention des gares de la partie italienne du pays, une *édition en langues allemande et italienne* des prescriptions sur le mode d'expédition et de comptabilisation ainsi que sur l'établissement de la comptabilité et la tenue des caisses et des livres dans le trafic suisse des marchandises.

7. La *comptabilité mécanique* du trafic des expéditions de Lausanne-Gare a été confiée à la centrale de comptabilisation de l'administration aux marchandises de Genève-Cornavin.

8. Le mode de décompte frontière avec les Chemins de fer italiens de l'Etat à Chiasso, Luino et Domodossola a été supprimé pour les trafics-marchandises d'union pays scandinaves et Belgique-Italie.

9. Les prescriptions sur le contrôle, le décompte et la liquidation des soldes ont fait l'objet d'une nouvelle édition pour divers trafics internationaux.

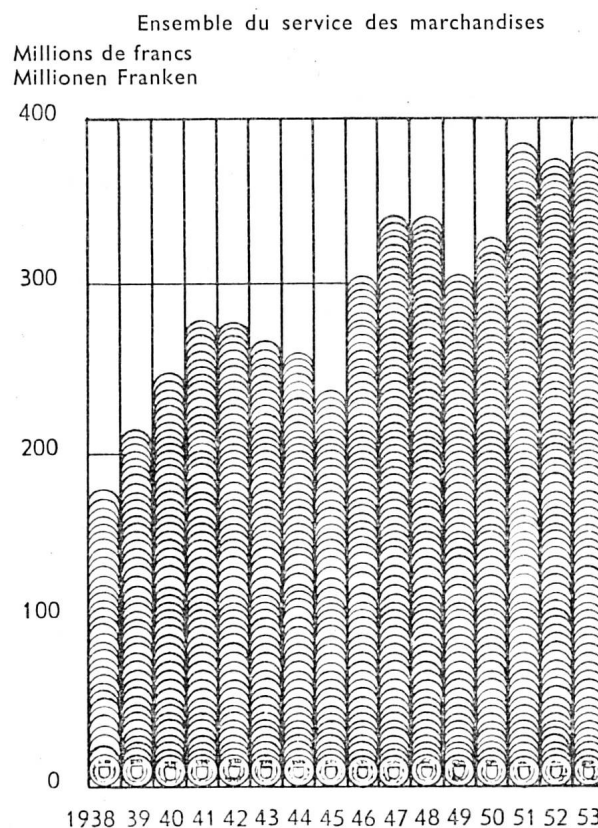
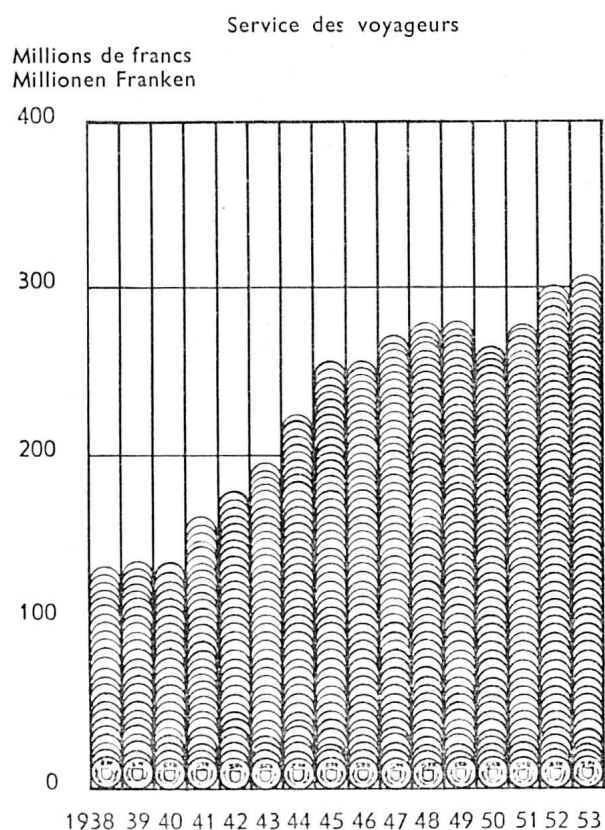
10. Nous avons procédé à la vérification des caisses et des livres de 627 services.

11. Au cours de l'exercice, 744 crédits pour frais de transport ont été ouverts et 267 supprimés. Le 31 décembre, le nombre des crédits pour frais de transport était de 11 332.

12. L'imprimerie des billets a imprimé 45,3 millions de billets Edmonson, contre 51,3 millions en 1952 (réforme des tarifs).

Recettes de transport

1938—1953



Economat

Pendant l'exercice, le marché acheteur s'est substitué entièrement au marché vendeur; c'est dire que l'offre dépassa toujours plus la demande, que les délais de livraison devinrent plus courts et que les stocks des industries travaillant les matières premières allèrent en augmentant. Les baisses de prix, notamment dans l'industrie minière, n'atteignirent cependant pas l'ampleur à laquelle on pouvait s'attendre en vertu du libre jeu de l'offre et de la demande et selon la situation du marché.

En automne 1953, pour la première fois depuis qu'éclata le conflit de Corée, les prix des traverses brutes en bois purent être réduits d'environ 7%.

Au cours de l'année, nous avons ramené la réserve de houille pour locomotives au volume correspondant à la consommation d'une année pour tenir compte de la nouvelle diminution des besoins.

A l'occasion d'une réorganisation, la Direction générale a confié l'administration des magasins des installations électriques à l'économat et lui en a attribué le personnel. De ce fait, l'effectif de l'économat s'est accru d'une vingtaine d'agents.

Pendant l'exercice, nous n'avons eu aucune difficulté à nous approvisionner. Nous avons acheté du matériel neuf pour 90 852 211 francs (107 106 761 fr. en 1952) et vendu du matériel de rebut pour 7 392 719 francs.

Exploitations affermées

1. Les CFF comptaient 66 buffets de gare en 1953; des transformations ont été apportées à ceux de Locarno, Muri (AG) et Romanshorn.

Le tenancier a changé à Neuchâtel et Muri (AG). Bien que les prix n'aient pas varié, le chiffre d'affaires des buffets a, dans l'ensemble, augmenté; on a cependant enregistré dans quelques cas une stabilisation, voire un léger recul du chiffre d'affaires.

2. Les kiosques de gare et autres exploitations affermées ont en général vu leur chiffre d'affaires augmenter. Un nouveau salon de coiffure a été ouvert à la gare de Saint-Maurice.

Après un fléchissement passager en 1952, les compagnies de distributeurs automatiques ont de nouveau enregistré un chiffre d'affaires meilleur. Malgré de nombreuses demandes, le choix des articles en vente n'a pas été étendu.

3. Au cours de l'exercice, six nouveaux wagons-restaurants ont été mis en service, et deux au rebut; de ce fait, les CFF possédaient à fin 1953 35 wagons-restaurants et cinq voitures-buffets au total. Il circule aussi sur quelques lignes, indépendamment des véhicules des CFF, des wagons-restaurants de la Compagnie internationale des wagons-lits. Le service des wagons-restaurants dans la rame automotrice « Helvetia-Express » est assuré par la Compagnie allemande des wagons-lits et wagons-restaurants. Les parcours kilométriques des wagons-restaurants se sont accrus en conséquence, mais, fait réjouissant, les recettes ont proportionnellement augmenté dans une mesure plus forte encore. Le service de vente ambulant dans les trains a été étendu à d'autres trains.

Le service des wagons-lits, qui est assuré par la Compagnie internationale des wagons-lits, a enregistré à peu près le même trafic que pendant l'exercice précédent.

Gares et trains

A. Généralités

1. Notre Direction générale a conclu avec la commission de direction du Chemin de fer Bodensee-Toggenbourg une nouvelle convention pour l'affermage à cette compagnie de la ligne Wattwil-Ebnat-Kappel.

2. La location de bicyclettes à des tiers dans les gares et stations, assurée dès avril 1952 par un concessionnaire, a eu un grand succès durant toute l'année 1953.

3. Nous avons conclu des conventions concernant les voies de raccordement avec 31 entreprises commerciales et industrielles.

4. A fin 1953, nous avions en service 309 grands et 711 petits containers nous appartenant en propre. En outre, diverses entreprises ont fait immatriculer dans notre parc 126 grands et 1736 petits containers de particulier. La demande de petits containers est toujours très forte.

B. Recrutement du personnel

Pour compléter l'effectif du personnel, nous avons engagé 220 apprentis de gare et 69 apprentis du service des trains.

C. Exploitation

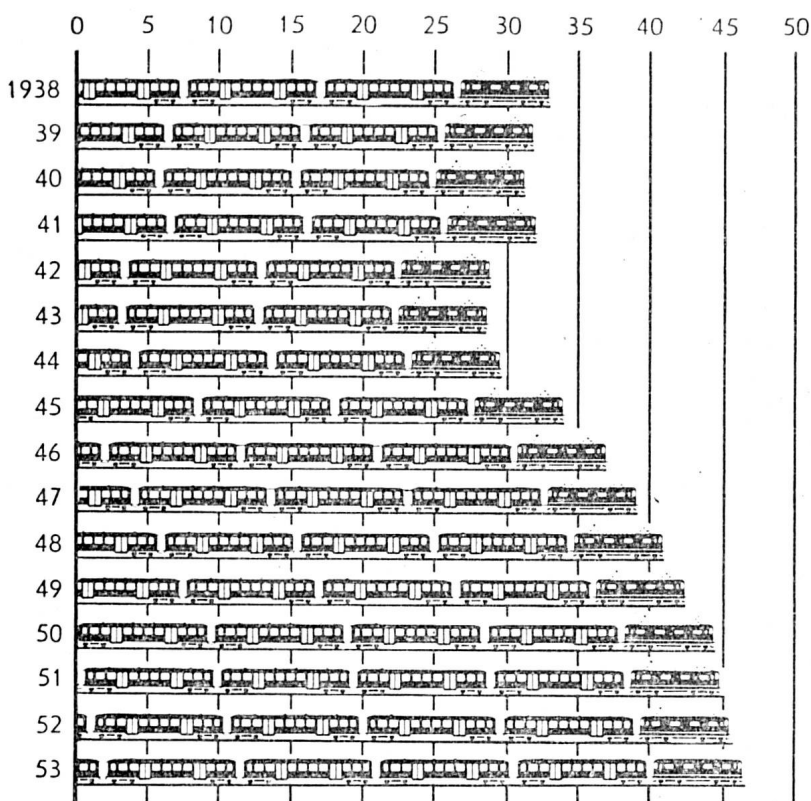
1. Les transports de voyageurs ont été très nombreux en 1953, et la pénurie de matériel roulant, notamment de voitures RIC, se fait toujours lourdement sentir.

2. Une fois de plus, nous avons organisé des trains-croisière internationaux. Les quatre trains, qui ont suivi les itinéraires suivants: Salzbourg-Vienne-Venise; Rhénanie-Hambourg-Goslar; Paris-châteaux de la Loire-Bourgogne; Rome-Naples, ont obtenu un franc succès auprès du public.

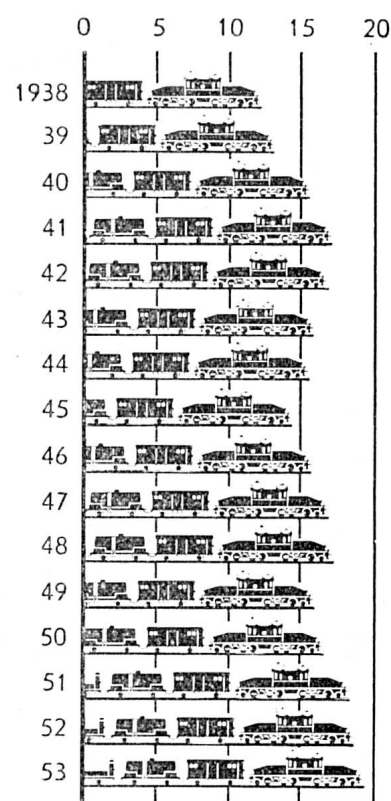
3. Après un léger fléchissement dans les premiers mois, le trafic des marchandises s'est développé d'une manière très satisfaisante et, grâce à un fort trafic de transit, a dépassé le volume de 1952. Les importations se sont élevées à 8 737 005 tonnes (9 148 651) et le trafic de transit à 3 326 298 tonnes (2 669 672). Nous avons chargé 106 149 wagons, ce qui fait une moyenne de 8846 wagons par jour ouvrable (1952 = 8814).

Nombre de trains par kilomètre de longueur exploitée et par jour
(Densité moyenne des trains)
1938—1953

Reisezüge



Güterzüge



Trains de voyageurs

Trains de marchandises

D. Horaires

1. Au cours de la procédure d'approbation de l'horaire entré en vigueur le 17 mai 1953, 495 (année précédente: 436) requêtes ont été présentées, dont 411 (316) concernaient les Chemins de fer fédéraux. 148 (125) de ces requêtes tendaient à l'introduction de nouveaux arrêts de trains directs et accélérés. 31 (24) visaient à obtenir une meilleure desserte de stations et de haltes par les trains ordinaires. 151 (83) de ces revendications ont été totalement ou partiellement prises en considération. Les gouvernements cantonaux, de leur côté, en ont retiré 249 (232). Le Département fédéral des postes et des chemins de fer, enfin, appelé à se prononcer sur 11 (1) demandes en a repoussé 7.

2. L'horaire annuel 1953/54 présente diverses améliorations en trafic international. Nous avons apporté de nombreuses petites modifications en service interne. Par rapport à 1952, l'horaire d'été ne comporta pas de nouveaux parcours. L'horaire d'hiver, en revanche, compta un supplément de 582 km/journée, ramené à 285 km/journée ensuite de la suppression de trains de matériel vide et de courses spéciales. A partir du 4 octobre, l'électrification de la ligne Sissach-Läufelfingen-Olten a valu à cette ligne une amélioration de 136 km/journée.

E. Etablissement et ouverture de haltes

La halte non desservie de Diepflingen, entre Sissach et Sommerau, a été ouverte au trafic lors du changement d'horaire, le 4 octobre.

Traction et ateliers

A. Achat de véhicules, trucs transporteurs routiers et containers; transformation de matériel roulant

1. Nous avons mis en service le matériel roulant à voie normale ci-après:

- 1 locomotive électrique de la série Ae $\frac{6}{6}$,
- 11 automotrices électriques de la série CFe $\frac{4}{4}$,

- 2 automotrices électriques doubles de la série RBe ⁴/₈,
- 4 tracteurs électro-thermiques de la série Tem (pour le service de gare),
- 12 » thermiques de la série Tm (pour le service de la voie),
- 3 voitures à quatre essieux de type léger de la série BC^{4ü},
- 124 » à » » » » » » la » C^{4ü},
- 6 wagons-restaurants à quatre essieux de type léger de la série Dr^{4ü},
- 4 voitures de commande de type léger de la série BC^{14ü},
- 185 wagons ouverts de la série M⁷,
- 8 » pour le transport d'automobiles de la série O,
- 50 » porteurs de la série O,
- 18 » pour le transport de ciment de la série Ob,
- 50 ballastières de la série S^{4t}.

Nous avons en outre mis en service:

- 150 grands containers pour wagons porteurs,
- 262 petits containers,
- 42 couvercles pour grands containers,
- 494 roule-palette hydrauliques,
- 200 caisses pliantes collico.

2. Nous avons transformé le matériel roulant à voie normale ci-après:

- 24 voitures de la série BC⁴ (anciennes AB^{4ü}),
- 30 wagons frigorifiques de la série O (anciens P),
- 1 wagon pour le transport de ciment de la série O (anciens K³),
- 1 » à lait de la série O (ancien K³),
- 1 » de secours de la série X (ancienne BC⁴),
- 26 wagons de service de la série X (anciens véhicules transformés).

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

- 10 tracteurs électro-thermiques de la série Tem,
- 4 » électriques de la série Te,
- 12 » thermiques » » » Tm,
- 6 voitures à quatre essieux de la série C^{4ü} pour le service de banlieue,
- 12 fourgons RIC de la série F^{4ü},
- 16 » à quatre essieux de la série F^{4ü},
- 2 ambulants postaux à quatre essieux de la série FZ^{4ü},
- 2 wagons EUROP modèles de la série K⁴,
- 100 » couverts de la série J³,
- 20 » » » » » K³ pour la ligne du Brünig,
- 30 » ouverts de la série M⁸,
- 30 » » » » » M⁹,
- 20 » pour le transport de ciment de la série O,
- 50 ballastières de la série S^{4t},
- 2 wagons de protection pour grue de la série X⁶,
- 2 camionnettes-omnibus,
- 3 fourgonnettes,
- 1 auto-camion,
- 1 camion à pont,
- 2 jeeps,
- 4 remorques porte-échelles,
- 6 pousse-wagons « llo »,
- 4 tracteurs élévateurs à essence,
- 24 chariots élévateurs à fourche à essence,
- 557 chariots à fourche hydrauliques.

B. Traction

1. Pour couvrir nos besoins en personnel des locomotives, nous avons engagé 59 ajusteurs-électriciens, ajusteurs-mécaniciens et mécaniciens.

2. Un règlement sur l'engagement, l'instruction et l'examen du personnel de la traction entre en vigueur le 1^{er} janvier 1954. Il remplace le règlement promulgué par les chemins de fer suisses le 4 août 1910, et dont les dispositions étaient surannées.

3. Par suite de la pénurie constante de véhicules moteurs électriques, 861 600 kilomètres-train ont été parcourus par des locomotives à vapeur sur des lignes électrifiées. Grâce à la mise en service de nouveaux véhicules moteurs électriques, et bien que les kilomètres-véhicules moteurs aient augmenté en 1953 par rapport à 1952, l'emploi de locomotives à vapeur sur des lignes électrifiées a diminué de 27%.

4. 28 locomotives à vapeur ont été mises au rebut. Les réparations étant très coûteuses, nous n'aurions pas pu justifier la remise en état de ces locomotives, d'autant moins que nous n'en avons plus besoin. Notre parc de locomotives à vapeur pour voie normale ne compte plus actuellement que 234 machines.

5. Nous avons fait l'essai du chauffage à mazout sur une locomotive à vapeur de la série C⁵/₆. Nous ne pourrions porter un jugement définitif qu'en 1954.

6. Pour en examiner le rendement, nous avons assuré le service sur les lignes Oberglatt–Niederweningen et Etzwilen–Singen, du 22 janvier au 31 mars 1953, au moyen d'autorails que nous avons loués au Chemin de fer fédéral allemand.

7. Dans le service de banlieue, à Zurich, nous avons mis en service, pour les trains-navette, des voitures de la série C⁴ 6901-06 munies de la conduite de commande. Ces voitures possèdent des sièges réversibles et comprennent 20 places assises de plus que les voitures à sièges ordinaires.

C. Ateliers

a) Entretien du matériel roulant

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

Véhicules moteurs

	Locomotives électriques	Locomotives thermiques	Automotrices
Réparations courantes	816	76	192
» intermédiaires	160	18	8
Revisions	145	42	16
Total	1121	136	216

Les petits véhicules à moteur (tracteurs, draines et véhicules routiers) ont fait l'objet des travaux suivants:

Réparations courantes	87
» intermédiaires	106
Revisions	184
Total	377

Autres véhicules des CFF

	Voitures	Fourgons	Wagons	Wagons de service
Réparations courantes	6208	1087	11 826	624
Revisions	2090	370	5 478	422
Réparations intermédiaires	97	—	—	—
» principales	30	23	643	1
Avaries graves	4	—	105	—
Total	8429	1480	18 052	1047

Véhicules d'autres propriétaires (wagons de particulier compris)

	Voitures	Fourgons	Wagons	Wagons EUROP	Autres wagons
Réparations courantes	16	5	859	880	597
Revisions	—	—	839	—	—
Total	16	5	1698	880	597

De plus, nous avons fait 293 réparations courantes et 179 revisions de wagons-poste. Le programme de revision prévu pour 1953 a été rempli.

b) Machines et installations des ateliers

Nous avons exécuté les travaux prévus en 1953 pour le nouvel atelier de réparation des véhicules aux ateliers d'Yverdon. La première moitié du nouveau bâtiment est sous toit. Le chauffage à vapeur a été transformé en chauffage à eau chaude. La nouvelle installation est aménagée pour brûler les déchets de bois produits dans l'atelier, qui couvriront à peu près la moitié des besoins.

Pour répondre aux nécessités du moment, l'installation de voies de garage des ateliers de Bienne a été pourvue de 4 nouvelles voies, de 630 mètres de longueur au total.

Nous avons complété l'installation de soudure des rails à l'atelier de superstructure des ateliers d'Oltén. La nouvelle machine à souder en bout par fusion permet de souder des rails usagés et de nouveaux rails pour leur donner les longueurs normales, par exemple 36 mètres. A fin 1953, nous avons procédé à 1800 soudures avec succès. Pour traiter les lames d'aiguille, nous nous sommes procuré une raboteuse à cylindre, que nous avons placée dans un nouveau corps de bâtiment, où ont également trouvé place des installations sanitaires modernes.

Aux ateliers de Bellinzzone, nous avons installé au montage des locomotives une grande machine à nettoyer les châssis de locomotive complets. Pour remplacer les anciens vestiaires, qui ne répondaient plus aux exigences actuelles, nous avons construit un bâtiment central de lavabos et de vestiaires pour 260 agents des ateliers.

Les halles I-V de l'atelier de réparation des locomotives aux ateliers de Zurich ont été pourvues d'aérothermes suspendus permettant de chauffer ces locaux plus économiquement qu'avec les anciens radiateurs de chauffage central. Nous avons commencé à construire un bâtiment central de lavabos et vestiaires pour remplacer les anciens vestiaires, qui ne répondaient plus aux exigences de l'hygiène.

Nous avons transformé le magasin des fers des ateliers de Coire. La voie du magasin a été recouverte d'une toiture sur une longueur de 40 mètres, ce qui améliore sensiblement les conditions d'entreposage des ateliers.

D. Service des bateaux sur le lac de Constance

Après avoir installé le chauffage au mazout sur le bateau « Rhein », nous l'avons monté également sur le « St. Gallen ». Cette installation a donné satisfaction et permis de faire les économies prévues.

Travaux

A. Généralités

1. Nous avons continué les essais de voies à longs rails: entre Etoy et Allaman, sur la ligne Lausanne-Genève, les rails de deux voies ont été soudés sur une longueur d'environ 900 mètres. L'une des voies a été équipée avec des traverses en bois, l'autre avec des traverses en béton. Dans les deux cas, les rails ont été pourvus d'attaches élastiques. Nous procédons à des mesurages précis pour observer le comportement de la superstructure.

Sur tout le réseau, nous procédons en ce moment à l'essai de divers systèmes d'attache des rails. Nous avons pu nous procurer un appareil permettant de déterminer rapidement les différences dans le comportement des divers systèmes, alors que si nous devions le faire sur la voie elle-même, les essais dureraient beaucoup plus longtemps. Nous faisons ces mesurages en collaboration avec l'office de recherches et d'essais (ORE) de l'UIC. Nous nous sommes procuré deux appareils d'auscultation des rails par ultra-sons pour déterminer les défauts des rails imperceptibles extérieurement. Ces appareils rendent de très bons services.

Nous avons réorganisé le contrôle de la voie au moyen du wagon de mesure et procédé à ces contrôles sur 3600 kilomètres environ. Les mesurages ont montré que les méthodes utilisées pour l'entretien méthodique de la voie sont efficaces et que de bons résultats sont obtenus au moyen du soufflage mesuré.

Nous avons également procédé à des essais préliminaires destinés à supprimer par meulage l'usure ondulatoire sur la surface de roulement des rails. A la suite des résultats obtenus, nous avons construit un wagon de meulage qui sera mis en service en 1954.

Nous avons continué les études en vue de l'établissement d'un nouveau poste tous-relais avec tableau de commande lumineux composé d'éléments rectangulaires, et établi définitivement la forme d'exécution du pupitre de commande, ainsi que les schémas de principe. Nous développons actuellement des groupes des relais interchangeables pour faciliter l'élimination des dérangements et l'entretien des installations modernes de sécurité.

Nous avons établi les règles fondamentales pour la commande à distance de gares de croisement; et nous élaborons en ce moment des règles pour l'exécution et l'entretien des circuits de voie.

Nous avons en outre développé les schémas de principe d'appareils d'annonce de l'approche des trains aux postes de garde-barrières. Ces schémas sont appelés à contribuer à accroître la sécurité aux passages à niveau.

Nous avons développé les installations de block en introduisant de nouveaux schémas de principe.

Nous avons élaboré des règles pour le développement uniforme des installations à basse tension et de télécommunication; ces règles entrent en vigueur le 1^{er} janvier 1954.

Nous avons poursuivi les essais commencés en 1952 pour élucider le problème de la combinaison entre l'acier et le béton dans les constructions mixtes. Nous les compléterons par des essais sur modèles, en vue desquels les préparatifs sont déjà faits.

A titre provisoire, nous avons octroyé des compétences plus étendues aux chefs de section des divisions des travaux des arrondissements et aux ingénieurs de la voie dans l'adjudication de travaux et de commandes.

2. *Gare de Berne.* A la fin de l'année, le préavis demandé par la Municipalité de Berne au sujet de l'aménagement de la place de la Gare et de la place Bubenbergr, ainsi que des installations de tramways et d'autobus, était près d'être achevé. Pour les installations ferroviaires, les plans et le devis sont établis.

3. *Agrandissement de la gare de Zurich.* L'expert qui présenta un préavis au sujet du projet général de 1946 pour l'agrandissement de la gare de Zurich n'a pas encore livré les deux autres documents qu'il avait promis, c'est-à-dire un deuxième supplément relatif à l'aménagement de la gare de triage et un rapport sur le rendement des projets qu'il propose. On prépare actuellement un nouveau projet général synthétisant les avantages des propositions de l'expert et de celles du projet de 1946.

4. La gare aux marchandises de Lausanne-Sébeillon a été mise en exploitation le 18 mai 1953.

B. Constructions, transformations et extensions

1. *Construction de nouvelles lignes.* Pour la construction de la ligne de raccordement Genève-Cornavin-La Praille, nous avons achevé les cours de débord 6 et 7 et mis en service deux grues à portique, dont l'une, fixe, pour 50 tonnes, et l'autre, roulante, pour 15 tonnes. En novembre, nous avons commencé les travaux d'établissement de la plate-forme de la gare de triage, deuxième étape. Nous avons continué la pose et le ballastage des voies sur la plate-forme existante.

2. *Construction et agrandissement dans les gares et stations.*

Nous avons achevé les grands travaux ci-après:

Nouvelle remise des locomotives à Yverdon; nouvelle grue à portique à Renens; agrandissement de la gare et du dépôt ainsi que construction de bâtiments annexes pour le EBT à Berthoud; agrandissement de la remise aux locomotives et transformation de l'ancien hangar à wagons comme atelier de réparation à Meiringen; nouveaux magasins d'installations électriques avec abri à Olten; transformation des bureaux de caisse des arrivages et des expéditions, ainsi que pour l'acceptation des lettres de voiture CFF au bâtiment de service de la St. Jakobstrasse à Bâle; nouveau quai entre les voies B 14 et B 16 à Bâle; transformation du bâtiment aux voyageurs et installation de l'enclenchement avec local à relais à Ebikon; nouveau bâtiment aux voyageurs et nouvelle halle aux marchandises à Hunzenschwil; nouveau bâtiment de service et bâtiment annexe avec marquise à Zoug; transformation et agrandissement du buffet de gare de Locarno; transformation et agrandissement du bâtiment aux voyageurs de Siebnen-Wangen; réaménagement de la place de la Gare à Wil; réfection du bâtiment aux voyageurs et construction d'un passage sous voies pour piétons à Uzwil; remplacement des aiguilles 7 et 8 par des branchements spéciaux, établissement d'un enclenchement électrique et centralisation des nouvelles aiguilles à Neuchâtel-Vauseyon; construction de la voie 5 à Reuchenette; construction des voies en cul-de-sac 1, 4 et 8, côté Berne, à Gümligen; transformation de la halte Doppelschwand-Romoos en station d'évitement; prolongement de la voie F 2 et du quai entre les voies F 2 et B 31 à Lucerne; construction d'une

nouvelle diagonale à l'entrée nord de la gare de Zoug; changement des voies d'entrée côté Rüschlikon à Thalwil; nouvelle voie de croisement à Nidfurn-Haslen; construction d'un cul-de-sac de sûreté pour les voies 5 et 6 à Wallisellen.

Les importants travaux suivants se trouvaient en cours d'exécution:

Mise en place comme entrepôt, à Brigue, de la halle aux marchandises de Lausanne démolie; construction d'une nouvelle gare aux marchandises à Lausanne-Sébeillon; agrandissement du garage entre les bâtiments d'administration I et II à Lausanne; établissement d'un bâtiment de service pour la section des installations électriques à Renens; agrandissement de la gare de Lyss; transformation des locaux de service dans le bâtiment aux voyageurs et construction d'une salle d'attente sur le quai I à Delémont; agrandissement de la gare de Bärschwil; remplacement du passage à niveau « des Uttins » au km 13,831 par un passage inférieur au km 13,954 entre Morges et Tolochenaz; remplacement d'un passage à niveau et d'un passage inférieur par un passage supérieur à Travers; exhaussement du bâtiment d'administration pour de nouveaux bureaux à Lucerne; élévation du toit et construction d'une grue dans la halle de montage de la division des locomotives à l'atelier de dépôt de Meiringen; transformation et agrandissement du bâtiment aux voyageurs de Melide; construction d'un abri entre le bâtiment de service nord et le bâtiment annexe à Olten; remplacement de la grue à portique de 20 tonnes par une grue de 40 tonnes sur la voie de débord C 11, et construction d'un réservoir à essence et à huile diesel au dépôt des locomotives de Bâle; extension des installations du service des marchandises à Schlieren; agrandissement de la remise aux locomotives F à Zurich; construction d'un bâtiment de service pour l'entretien des lignes de contact à Rapperswil; extension des installations de gare à Schmerikon; agrandissement du buffet de gare et établissement d'un abri à Sargans; transformation du bâtiment aux voyageurs à Unterterzen; extension des installations de gare à Buchs (SG); réfection de l'entrepôt de Rorschach gare; modification des voies I et II au Bouveret; prolongement du quai I et modification de voies côté Berne à Lausanne; pose d'une voie de tiroir côté Saint-Jean à Genève-Cornavin; construction d'un mur de soutènement au km 109,300–109,400 pour la voie industrielle de la fabrique de papier de Grellingen; liaison des voies C 16/36 et C 17/37 et aménagement de ces voies comme voies de sortie à Chiasso; complètement des voies à Horn.

3. Doubles voies. La double voie a été mise en service sur les lignes suivantes:

Giubiasco–Cadenazzo le 17 mai; Räterschen–Winterthour–Grüze le 8 octobre; Cottens–Chénens le 14 décembre.

Nous construisons présentement la double voie sur les lignes Gorgier–Bevaix, Soleure–Deitingen, Bissone–Maroggia–Melano, Lachen–Siebnen–Wangen et Unterterzen–Murg (travaux partiels).

4. Construction de ponts. Sur la ligne du Saint-Gothard, nous avons mis en service le pont du Stalvedro au km 87,530 de la ligne Airolo–Ambri–Piotta, et le pont de l'Intschialpbach au km 50,404 de la ligne Amsteg–Gurtellen. Dans les deux cas, nous avons remplacé les ponts métalliques datant de la construction de la ligne par des ponts en béton revêtus de pierre naturelle. Nous avons prévu des travaux pour deux ans au pont de l'Intschialpbach, mais, grâce à la bonne organisation du chantier, nous avons pu achever tout l'ouvrage au cours de l'été dernier. Entre Erstfeld et Amsteg–Silenen, nous sommes en train de remplacer les ponts métalliques du Selderbach par deux ponts à tablier inférieur et à lit de ballast continu.

Nous avons profité du doublement de la voie sur le tronçon Oensingen–Soleure pour construire le pont métallique sur l'Emme à Luterbach, au km 71,215, et pour commencer les travaux de construction du pont sur l'Aar à Wangen au km 63,795.

Le pont à treillis sur la Wäggitaler Aa, à Lachen, au km 41,110, pour la double voie Lachen–Siebnen–Wangen, est en construction.

Profitant des corrections de route, nous avons construit trois importants passages sous voies, à savoir les deux passages de la route cantonale Zurich–Winterthour à Brüttisellen, et le passage « Altmark » de la route du Hauenstein supérieur à Liestal.

5. Signaux et installations de sécurité. Nous avons mis en service 20 enclenchements électriques, 367 signaux lumineux et 18 barrières à commande électrique.

Le block de ligne a été posé sur le parcours Puidoux–Chexbres–Palézieux, Reuchenette–Péry–Sonceboz–Sombeval, Fräschels–Kallnach, Courtetelle–Courfaivre, Ardon–Chamoson, Corcelles–Peseux–Chambrelieu, Interlaken Ost–Oberried, Langnau–Wigglen, Gisikon–Root–Ebikon, Giubiasco–Cadenazzo, Wetzikon–Hinwil et Zurich Oerlikon–Glattbrugg.

Nous avons équipé avec le dispositif d'arrêt automatique des trains les signaux avancés, de passage et de sortie de 18 nouveaux kilomètres.

Nous sommes en train d'installer des signaux pour l'essai de freins et l'ordre de départ à Romanshorn et à Schaffhouse.

6. *Passages à niveau.* Nous avons supprimé 22 passages à niveau; 14 d'entre eux ont été remplacés par des passages inférieurs ou supérieurs. Nous avons ouvert deux nouveaux passages à niveau.

7. *Installations à courant faible et à basse tension.*

Premières étapes de l'extension générale du réseau de télécommunications: nous avons mis en service les équipements téléphoniques agrandis des centraux de Berne, Lausanne, Vernayaz et Brigue, ainsi que les installations de téléphonie multiple par courants porteurs Berne–Lausanne et Lausanne–Brigue. Nous avons poursuivi le développement des installations de télécommunications sur les lignes Bâle–Olten–Lucerne et Lucerne–Bellinzona, ainsi que les travaux de déplacement et d'agrandissement des centraux de Wil et d'extension du réseau de câbles téléphoniques à Rorschach. Nous avons achevé l'installation du dispositif d'appel des locomotives de manœuvre au service des marchandises à Zurich, ainsi que celle des haut-parleurs à Romanshorn. A Schaffhouse et à Rorschach, l'installation de haut-parleurs est en cours. Pour la première fois aux CFF, la gare de triage de Bienne a été pourvue d'un nouvel éclairage avec tourelles de 30 mètres et projecteurs. Nous avons mis en service, pour le bureau EUROP, deux lignes téléphoniques directes Berne–Strasbourg et trois lignes Berne–Francfort. Ces lignes permettent d'atteindre toutes les administrations centrales des chemins de fer participant à la convention EUROP. Bâle CFF a été relié directement au réseau de télescripteurs du Chemin de fer fédéral allemand.

C. Renouvellement des voies

Durant l'exercice, nous avons exécuté les travaux suivants:

a) Renouvellement de la voie et du ballast

- » » voies avec du matériel neuf, 169,5 km
- » » » » » usagé, 55,4 km
- » du ballast avec augmentation du nombre des traverses et renouvellement du ballast seul, 21,9 km;

b) Renouvellement des aiguilles

- 418 aiguilles avec du matériel neuf
- 275 » » » » usagé.

Le matériel rebuté ayant été insuffisant, nous n'avons pas pu exécuter tous les renouvellements de voies que nous avions prévu de faire avec du matériel usagé. En revanche, nous avons opéré un plus grand nombre de réfections avec du matériel neuf, de sorte que nous avons exécuté entièrement le programme de renouvellement.

D. Travaux d'entretien

Nous avons pu exécuter les travaux généraux d'entretien conformément au programme. A la fin de l'année, nous avons initié au système de soufflage environ 75% des agents du service de la voie, de sorte que, au cours de l'exercice, 700 kilomètres de voies ont pu être renouvelés selon cette méthode. Nous pouvons considérer comme terminée la période d'introduction du soufflage. Ce procédé n'a pas encore été introduit sur les lignes où règnent des conditions particulières, par exemple sur les fortes rampes du Saint-Gothard, du Brünig et du Seetal.

E. Electrification

La traction électrique a été introduite le 4 octobre sur le parcours Sissach–Läufelfingen–Olten. Les travaux d'électrification sont en cours sur la ligne Monthey–Saint-Gingolph. Nous construisons une nouvelle ligne d'alimentation entre Olten et Aarbourg-Oftringen. Entre Brigue et Viège, les poteaux de support en bois de la ligne de contact sont remplacés par des mâts en fer.

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

En février, de fortes chutes de neige ont entraîné de nombreuses perturbations dans le trafic. Rien que dans le Jura, où l'épaisseur de la neige atteignit jusqu'à 2 mètres, les travaux de déblaiement ont coûté plus de 200 000 francs.

Du 6 au 9 février, plusieurs avalanches sont tombées entre Amsteg et Wassen. L'avalanche de la Wylerplanke est descendue les 6, 7 et 9 février près de la gare de Gurtneilen, et l'avalanche du Bristen le 8 février au km 48,840, entre Amsteg et Gurtneilen. Les trains ont subi jusqu'à trois heures de retard.

Dans la nuit du 19 au 20 février, l'avalanche de la Bolai est descendue sur la ligne Ebligen–Oberried à un moment qui n'a pas pu être déterminé; elle est restée totalement inaperçue. Au km 62,572, elle a recouvert la tranchée est du tunnel de la Bolai d'une couche de neige de 3 à 10 mètres. Le train 3451 est entré en pleine vitesse dans la masse de neige et a déraillé. Il y eut 14 blessés et de notables dégâts matériels. La circulation a été interrompue pendant 12 heures.

A minuit du 11 au 12 mars, les cheminots italiens ont déclenché une grève générale de 48 heures. Alors que le service des voyageurs pouvait être maintenu à l'aide de trains omnibus et d'autocars entre Chiasso et Milan et Domodossola et Milan, le service des marchandises fut complètement interrompu.

Les 21, 22 et surtout 26 juin, à la suite de fortes chutes de pluie, les hautes eaux ont submergé les installations ferroviaires dans diverses régions des arrondissements II et III. Des éboulements de terre se sont produits, entraînant des interruptions de service et des mises en danger. Ont été particulièrement atteints: au II^e arrondissement, la région Langnau–Lucerne–Hergiswil–Alpnachstad; au III^e arrondissement, l'Oberland zurichois, tout le canton de Glaris et le March.

Le 5 juillet, entre les km 7,300 et 7,400 de la ligne Meggen–Lucerne, un éboulement de terrain a recouvert la voie. L'interruption du trafic a duré de 16 h. 45 à 19 h. Il a fallu détourner les trains directs par Rotkreuz, alors que le service local était assuré par des autobus.

Sur la ligne Lausanne–Brigue, à la gare de Saxon, le service des trains en transit a été interrompu du 7 août à 17 h. 15 au 8 août à 5 h. 30, à la suite d'une manifestation des producteurs de fruits. Il fallut faire passer les trains directs par le Loetschberg. Le service local des voyageurs put être maintenu d'un côté jusqu'à Charrat et de l'autre jusqu'à Riddes.

Les cheminots français ont fait grève le 7 et partiellement le 8 août. A de rares exceptions près, aux points frontières de Genève, Vallorbe, les Verrières et Le Locle, les trains SNCF ne sont pas arrivés ni partis. Dans la région de l'Est, la grève s'étendit du 7 août à midi au 8 août à midi. Pendant ce laps de temps, aucun train ne partit de Delle, alors que, à Bâle SNCF, il n'y eut que l'un ou l'autre train de voyageurs en direction de Strasbourg. Les cheminots firent de nouveau grève entre le 11 et le 25 août. Dans certaines régions, quelques trains continuèrent à être mis en marche, tandis que, dans d'autres, il n'y en eut plus du tout. Le Simplon-Orient-Express et les autres trains directs internationaux en provenance et à destination de l'Italie ne circulèrent pour la plupart que jusqu'à et au départ de Lausanne. Au Locle, à Delle et à Pontarlier, il n'y eut, sauf exception, pas de trains SNCF. Cependant, entre le 11 et le 25 août, Genève, Vallorbe et Bâle eurent divers trains de voyageurs arrivants et partants. A Bâle, il fallut détourner par l'Allemagne, Wasserbillig ou Aix-la-Chapelle, une partie du trafic international, en particulier les trains d'agence (trains de touristes organisés par les agences de voyage), de même que les trains spéciaux pour enfants belges et mineurs italiens.

Le 11 décembre, le service des voyageurs entre la Suisse et l'Italie a été sérieusement entravé par une grève des cheminots italiens. Quelques trains seulement ont été mis en marche dans leur composition normale au départ et en direction de Milan. Le trafic des marchandises fut complètement interrompu, ce qui eut des répercussions fâcheuses, notamment sur le Saint-Gothard, pour le trafic Nord-Sud. Il fallut retenir, entre Bâle et Bellinzone, environ 15 000 tonnes de marchandises, représentant à peu près le tonnage d'un jour.

Usines électriques

A. Economie électrique

1. Le groupe électrogène à courant monophasé de 22 000 kW et kVA de puissance continue, installé dans l'usine de Miéville en vertu du contrat de fourniture d'énergie avec la Salanfe S. A., du 23 septembre 1949, a été mis en service le 24 janvier 1953.

Le 16 juillet 1953, nous avons conclu avec les Forces motrices de la Suisse centrale à Lucerne une convention en vue de la fondation d'une société par actions « Usine de Goeschenen S. A. » pour l'utilisation en commun des forces hydrauliques de la région du Saint-Gothard au-dessus de Goeschenen. Cette convention prévoit, en principe, une participation des CFF et des CKW de 50% chacun, au capital-actions, à la puissance installée des turbines et aux apports d'eau. Elle octroie aux CFF un droit d'option d'après lequel les CFF, sans modifier leur participation de 50% au capital-actions, peuvent porter leur droit aux apports d'eau à 55%, à condition

qu'ils supportent les frais annuels correspondant à cette augmentation. L'aménagement complet des forces hydrauliques de la chute Göscheneralp-Göschenen, avec un bassin d'accumulation de 75 millions de m³ d'eau et avec l'adduction des eaux de la vallée postérieure d'Urseren, augmentera nos disponibilités en énergie de 206 millions de kWh, dont 160 millions proviendront de notre part à la production de l'usine de Goeschenen et 46 millions du supplément de production de l'usine d'Amsteg.

Pour couvrir nos besoins en énergie jusqu'à la mise en service de l'usine de Goeschenen, nous nous sommes assuré par des avenants aux contrats existants la fourniture supplémentaire de 30 millions de kWh (25 millions en hiver et 5 millions en été) par les Forces motrices du Nord-Est Suisse et par l'Energie de l'Ouest-Suisse S. A.

2. Durant l'exercice 1952/53 (d'octobre 1952 à septembre 1953), nous avons produit ou reçu:

	(1951/52)	
Dans nos propres usines	(708 338 000 kWh)	724 921 000 kWh
» des usines communes	(235 046 000 »)	252 647 000 »
D'autres usines privées	(152 396 000 »)	130 260 000 »
Total de l'énergie produite et reçue	(1 095 780 000 kWh)	1 107 828 000 kWh
Cette énergie a été utilisée comme il suit:		
	(1951/52)	
Traction CFF (à la sortie des sous-stations)	(842 354 000 kWh)	868 650 000 kWh
Autres usages propres		5 896 000 »
Livraisons à des chemins de fer privés		28 583 000 »
Propre consommation des usines électriques et sous-stations, pertes de transmission et de conversion		141 477 000 »
Total pour l'exploitation du chemin de fer		1 044 606 000 kWh
Livraisons à d'autres consommateurs (servitudes)		10 113 000 kWh
Livraison d'énergie en excédent		38 990 000 »
Consommation pour le pompage d'eau à l'usine de l'Etzel		10 904 000 »
Pertes de transmission		3 215 000 »
Total pour d'autres buts		63 222 000 kWh
Consommation totale		1 107 828 000 kWh

Par rapport à l'année précédente, la consommation d'énergie à la sortie des sous-stations pour la traction de nos trains pendant l'exercice 1952/53 a augmenté de 26 296 000 kWh, ce qui fait 3,12%. Cette augmentation est due à l'important trafic des marchandises en transit, mais principalement au besoin accru de courant pour le chauffage des trains jusqu'à fin juin, ensuite de conditions météorologiques particulièrement défavorables.

3. Au début de l'hiver 1952/53, nos bassins d'accumulation étaient complètement remplis. Il nous manqua néanmoins 90 millions de kWh pour couvrir nos besoins d'hiver au moyen de la production de nos propres usines (dans des conditions hydrographiques défavorables) et des fournitures ordinaires des autres usines. Tout comme l'année précédente, les possibilités d'échange d'énergie monophasée ont limité à 55 millions de kWh l'aide extraordinaire de ces autres usines. Grâce aux fortes chutes de pluie de novembre et décembre 1952, nous n'avons eu besoin de cette aide que partiellement. De plus, au lac Ritom, dont la capacité d'accumulation a pu être augmentée de 27,5 à 47 millions de m³ par la construction d'un nouveau barrage, nous avons pu retenir une réserve de 14 millions de m³ pour l'hiver suivant. Il s'ensuit que, jusqu'en juillet, l'apport d'eau dans nos usines correspondit à la moyenne de plusieurs années. Une période de sécheresse sévit ensuite jusqu'à fin septembre. L'apport d'eau tomba au point que le lac de la Sihl fut mis à contribution dès le 9 août déjà, et le lac de Barberine dès le 25 août.

B. Usines électriques

1. Vernayaz. Nous avons mis en service les deux nouveaux transformateurs à trois enroulements 11 000/9000/13 000 kVA, et achevé les travaux de raccordement de l'alternateur monophasé de l'usine Miéville à l'installation de distribution.

A l'installation de distribution à ciel ouvert, nous avons remplacé les deux anciens interrupteurs d'alimentation par des interrupteurs à jet d'huile à action rapide.

Nous avons muni la ligne n° 84 de 132 kV d'un nouvel appareil de protection à distance.

2. *Barberine*. Le mauvais temps et les grosses masses de neige nous ont obligés à attendre la fin du mois de mai pour reprendre les travaux de construction du nouveau barrage au Vieux-Emosson. Nous avons achevé conformément au programme l'aménagement des installations, les fouilles pour les fondations et la route d'accès de la gravière au chantier. Grâce au temps favorable qui a régné en automne, et après avoir injecté la roche de ciment, nous avons pu amener jusqu'au 29 octobre 6040 m³ de béton, ce qui représente 10% environ de la cubature du barrage.

Nous avons achevé la galerie d'adduction de la Veudale, dans le bassin d'accumulation du Vieux-Emosson. Cette galerie a 719 mètres de longueur.

Etant donnés les importants transports de matériaux prévus pour 1954, le treuil du funiculaire de Barberine a été transformé pour augmenter la vitesse de marche de 0,75 à 1,00 m/sec et pour accroître la capacité de transport du funiculaire.

Le 31 décembre 1953, le lac de Barberine contenait un volume d'eau utilisable de 22,3 millions de m³ (année précédente 32,4), ce qui représente une quantité d'énergie de 63,1 (91,7) millions de kWh pour les deux usines réunies de Barberine et de Vernayaz. Le niveau le plus bas a été atteint le 20 avril (10 avril); il restait 5,0 (4,7) millions de m³ d'eau utilisable. Le lac plein a 39 millions de m³ d'eau.

3. *Massaboden*. Nous avons mis en service, le 12 février, les deux alternateurs monophasés avec transformateur et installation de distribution. Ainsi se trouve achevé l'aménagement des deux alternateurs monophasés de 4250 kVA, ainsi que l'installation de distribution à ciel ouvert.

4. *Amsteg*. A l'installation à courant triphasé de 15 kV, nous avons installé un interrupteur à jet d'huile à action rapide.

5. *Goeschenen*. Pour élargir la route du Saint-Gothard dans les Schoellenen, nous avons dû déplacer, sur une longueur de 116 mètres, la conduite forcée de l'usine auxiliaire de Goeschenen.

6. *Ritom*. Dans le courant de l'année, nous avons continué sans interruption le percement de la galerie d'adduction de la Garegna dans le lac Ritom, d'une longueur totale de 2484 mètres, à travers la couche de roches dolomitiques. Lors d'un sondage dans l'axe de la galerie, nous avons rencontré, à la profondeur de 1038 mètres du tunnel, du gneiss compact. A fin décembre, il restait encore 46 mètres à perforer dans la zone dolomitique et 643 mètres dans la zone de gneiss suivante.

Nous avons achevé de construire le nouveau barrage, qui a absorbé 37 500 m³ de béton. Ce nouveau barrage porte de 19,5 à 47,0 millions de m³ la capacité du lac Ritom, ce qui assurera à l'usine un supplément de production de 32,9 millions de kWh.

Le niveau d'accumulation du lac Ritom ayant été relevé, nous avons remplacé, dans la chambre des appareils, les anciennes vannes à papillon par de nouvelles vannes plus robustes et, sur une longueur de 380 mètres, revêtu la conduite forcée d'un enrobement de gunit armé.

Nous avons achevé la construction des nouvelles routes et chemins d'accès dans les environs du barrage et du lac.

Le 31 décembre 1953, le lac Ritom avait 35,1 (année précédente 27,1) millions de m³ d'eau utilisable, ce qui équivalait à 58,2 (44,5) millions de kWh. Le niveau le plus bas a été atteint le 23 (17) avril; ce jour-là, il restait 13,3 (1,2) millions de m³. Le lac contient à l'état plein 47,0 millions de m³ d'eau.

7. *Etzel*. Deux lignes de transport 66 kV ont été munies de nouveaux appareils de protection à distance.

Le 31 décembre 1953, il y avait dans le lac de Sihl 37,9 (84,5) millions de m³ d'eau. La part des CFF était de 25,4 (42,7) millions de m³, ce qui représentait une quantité d'énergie de 25,4 (42,7) millions de kWh. Le lac a atteint son niveau le plus bas le 21 (4) mars avec 14,2 (15,0) millions de m³. Il peut contenir en tout 91,8 millions de m³.

8. *Rupperswil-Auenstein*. Nous avons remplacé les deux anciens transformateurs à trois enroulements de l'installation particulière des CFF par deux nouveaux transformateurs à deux enroulements de 18 400 kVA chacun.

C. Lignes de transport

Des projets de construction urgents nous ont obligés à déplacer la ligne de transport 66 kV Giornico–Giubiasco, dans le village de Cresciano, au sud de la voie ferrée Biasca–Bellinzona.

Sur un secteur entre Viège et Brigue, nous avons réuni à la ligne de contact la ligne de transport 66 kV Granges–Massaboden.

D. Sous-stations

Nous avons continué la pose de nouveaux interrupteurs d'alimentation à 15 kV avec installation de contrôle automatique, aux sous-stations de Fribourg, Emmenbrücke et Olten, et avons entrepris les mêmes travaux aux sous-stations de Bienne, Delémont, Neuchâtel, Sihlbrougg et Sargans.

Nous avons commencé les travaux de la deuxième étape d'installation de la protection à distance sur le réseau de la ligne de transport 66 kV Amsteg-Nord et aux lignes de transport 132 kV Vernayaz–Rapperswil. Aux sous-stations de Chiètres, Rapperswil, Steinen, Brougg et Seebach, nous avons muni au total 13 interrupteurs de puissance de nouveaux relais.

Les transformateurs monophasés enlevés de l'usine Rapperswil-Auenstein ont été mis en service à la sous-station de Rapperswil.

Comptes

Aperçu général

La persistance de la prospérité économique et du plein emploi de la main-d'œuvre dans notre pays a permis à notre entreprise d'enregistrer en 1953 des produits d'exploitation encore jamais atteints auparavant. Par rapport à l'année précédente, toutes les catégories de trafic ont participé à l'amélioration des recettes. Les recettes du service des voyageurs dépassèrent pour la première fois la limite des 300 millions de francs. Pour ce qui est des recettes de l'ensemble des transports de marchandises, elles ont, en pour-cent, augmenté plus fortement que celles du service des voyageurs, pour atteindre le chiffre record de l'année 1951. Au sens restreint du terme, les transports de marchandises ont cependant été inférieurs aux chiffres de cette année-là, tant au point de vue des recettes que des quantités. A l'amélioration des produits d'exploitation s'oppose, il est vrai, une augmentation extraordinaire des charges d'exploitation; cette augmentation provient des dépenses découlant de la nouvelle classification des fonctions, ainsi que du relèvement des redevances de location des wagons en trafic international; aussi, en dépit de recettes record, l'excédent d'exploitation n'atteindra-t-il pas tout à fait le chiffre de l'année précédente. La différence par rapport à l'excédent d'exploitation de l'exercice 1951, le plus fort que notre entreprise eût jamais enregistré, est de 4,6 millions de francs.

Les considérations que nous avons émises l'année dernière sur le résultat d'exploitation sont aussi valables pour le présent exercice: Etant données les obligations imposées aux chemins de fer dans l'intérêt de l'économie nationale (obligation d'exploiter, de transporter, d'observer l'horaire, d'appliquer des tarifs), ainsi que la répartition inégale des frais d'établissement par rapport aux autres moyens de transport, le résultat d'exploitation peut être qualifié de satisfaisant. Il l'est d'autant plus qu'il a été réalisé malgré l'extension continuelle du parc des véhicules routiers à moteur. En revanche, il est regrettable que, comme les années précédentes, le compte de profits et pertes soit encore grevé de charges étrangères à l'exercice ou même à l'exploitation (quote-part pour la couverture de l'insuffisance d'amortissement, service des intérêts du déficit de la caisse de pensions et de secours, allocations de renchérissement aux pensionnaires). Aussi, malgré les recettes record de 1953, l'exercice ne présente-t-il qu'un solde actif de 8,7 millions de francs, qui, une fois de plus, ne permet pas d'assurer le service des intérêts du capital de dotation.

Comparée à l'année précédente et au budget, la récapitulation des charges et des produits du compte de résultats, c'est-à-dire des comptes d'exploitation et de profits et pertes, se présente comme il suit:

	Compte de 1952	Budget de 1953	Compte de 1953
	fr.	fr.	fr.
<i>Charge totale:</i>			
Charges pour le personnel	382 932 080	371 378 500	396 946 155
Dépenses de choses.	223 794 790	228 227 800	235 110 296
Amortissements.	108 422 443	106 348 000	107 744 545
Frais de capitaux	49 498 616	49 813 000	48 739 639
Autres charges	49 276 185	44 485 000	48 329 161
moins: Dépenses de construction actives	-101 040 840	-111 100 000	-107 654 019
	<hr/> 712 883 274	<hr/> 689 152 300	<hr/> 729 215 777
<i>Produit total:</i>			
Produit d'exploitation	729 230 689	697 628 900	746 095 566
Autres produits	11 798 810	7 837 000	11 795 511
	<hr/> 741 029 499	<hr/> 705 465 900	<hr/> 757 891 077
<i>Excédent du produit:</i>			
Couverture de l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisation « frais généraux » et « infrastructure » .	20 000 000	16 313 600	20 000 000
Bénéfice net de l'année en cause	8 146 225	—	8 675 300

Les dépenses de personnel et de choses comprennent aussi les dépenses à la charge du compte d'immobilisations. Aussi dans la récapitulation, les dépenses de construction actives sont-elles déduites de la charge totale du compte de résultats. Il n'est guère possible de les répartir exactement entre les charges pour le personnel et les dépenses de choses. L'on peut dire néanmoins que plus de 90% des dépenses de construction actives sont des dépenses de choses.

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

	Compte de 1952 fr.	Budget de 1953 fr.	Compte de 1953 fr.
Traitements, appointements et salaires	283 310 817	286 974 700	290 240 224
Allocations de renchérissement	12 073 784	—	12 300 438
	295 384 601	286 974 700	302 540 662
Indemnités de résidence	9 547 474	9 537 300	9 557 539
Allocations pour enfants	7 563 961	7 448 000	7 979 810
Suppléments pour enfants	379 176	—	407 712
Autres éléments des traitements et salaires (allocations de mariage, allocations de naissance, gratifications pour ancienneté de service, jouissance du traitement après décès, etc.)	2 331 087	2 323 700	2 335 572
Total des traitements, appointements, salaires et éléments de même nature	315 206 299	306 283 700	322 821 295
Allocations supplémentaires et indemnités diverses	18 275 851	17 981 300	18 486 490
Uniformes	4 867 597	4 596 900	5 302 906
Contributions à la caisse de pensions et de secours [CFS] ¹⁾ .	24 209 071	24 438 000	29 328 718
Contributions à l'AVS	6 213 515	6 057 500	6 367 620
Assurance-accidents	6 903 127	6 924 600	7 418 848
Autres dépenses pour le personnel (primes et récompenses, contributions à la caisse-maladie pour le personnel CFF, remise de boissons sans alcool, etc.)	1 061 308	464 700	516 075
	376 736 768	366 746 700	390 241 952
moins: Participations de tiers aux dépenses pour le personnel	— 3 966 588	— 3 301 400	— 3 756 767
Charges pour le propre personnel	372 770 180	363 445 300	386 485 185
Dépenses pour main-d'œuvre étrangère à l'administration (ouvriers d'entrepreneurs, nettoyeuses, etc.)	10 161 900	7 933 200	10 460 970
	382 932 080	371 378 500	396 946 155

¹⁾ Sans les versements complémentaires à la CPS.

Par arrêté du 29 janvier 1954, le Conseil fédéral a publié la *nouvelle classification des fonctions*, valable avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1953. Au moment où cet arrêté sortira pleinement ses effets — c'est-à-dire dans une dizaine d'années —, il en résultera pour les CFF des dépenses en plus d'un montant de 11,5 millions de francs par an pour les traitements, et de 1,5 million de francs pour les contributions périodiques à la caisse de pensions et de secours, les allocations de renchérissement et les contributions à l'AVS. Ces dépenses en plus s'augmentent de la somme que l'administration doit verser à titre unique à la caisse de pensions et de secours pour compenser l'augmentation du déficit technique provenant de l'accroissement du gain assuré. Cette somme représente approximativement deux fois et demie les augmentations de traitement, c'est-à-dire 25 à 30 millions de francs au total, et, compte tenu des augmentations de traitement à verser chaque année, elle se répartit sur les quelques années qui s'écouleront jusqu'au moment où la révision de la classification des fonctions sera intégralement appliquée.

Pour l'année 1953, le surcroît de charges résultant de la nouvelle classification des fonctions doit être évalué à 4,8 millions de francs pour les traitements et à 0,6 million de francs pour les allocations de renchérissement, les contributions périodiques à la caisse de pensions et de secours et les contributions à l'assurance-vieillesse et survivants. A ces chiffres, il faut ajouter la contribution unique de 12 millions de francs en nombre rond à verser à la caisse de pensions et de secours pour l'accroissement du gain assuré. Tenant compte des 3,5 millions de francs comptabilisés en 1952 déjà pour compenser la forte augmentation du déficit technique à laquelle nous devons nous attendre au titre des contributions à la caisse de pensions et de secours, ainsi que de la réduction de 0,4 million de francs des allocations supplémentaires en rapport avec l'amélioration du classement du personnel des locomotives, nous avons dû constituer encore une provision de 13,5 millions de francs au total à la charge des comptes de 1953. Ce montant correspond approximativement à l'augmentation générale des charges pour le personnel, lesquelles se sont accrues de 14 millions de francs par rapport à 1952. Lorsque la révision de la classification des fonctions aura sorti pleinement ses effets, la charge qui en résultera devra atteindre à peu près le montant passé en compte en 1953. Sans doute devons-nous compter avec une charge allant en augmentant d'année en année pour les traitements. Toutefois, l'augmentation des traitements entre les

différentes années et, dès lors, les contributions uniques à verser à la caisse de pensions et de secours pour l'accroissement du gain assuré, diminueront chaque exercice, d'année en année pour disparaître tout à fait dans une dizaine d'années.

Nous n'avions pas encore pu faire figurer les allocations de renchérissement dans le budget. Le dépassement du budget correspond à peu près au montant de ces allocations et à la charge, également non prévue, qui résultera de la nouvelle classification.

Abstraction faite du surcroît de charges découlant de la nouvelle classification des fonctions, il convient de mentionner encore les modifications suivantes survenues par rapport à l'année précédente dans les divers articles constituant les charges pour le personnel.

Les *traitements, appointements et salaires* ont augmenté de 2,1 millions de francs. D'une part, la rétribution moyenne plus élevée a entraîné un surcroît de dépenses de 2,7 millions de francs et, d'autre part, la diminution de l'effectif du personnel s'est traduite par une économie de 0,6 million de francs. L'accroissement de la rétribution moyenne résulte des nombreuses augmentations de traitements et de salaires qui étaient dues. C'est là la conséquence du nombre relativement grand d'agents qui n'ont pas encore atteint le maximum de leur classe de traitement ou de salaire.

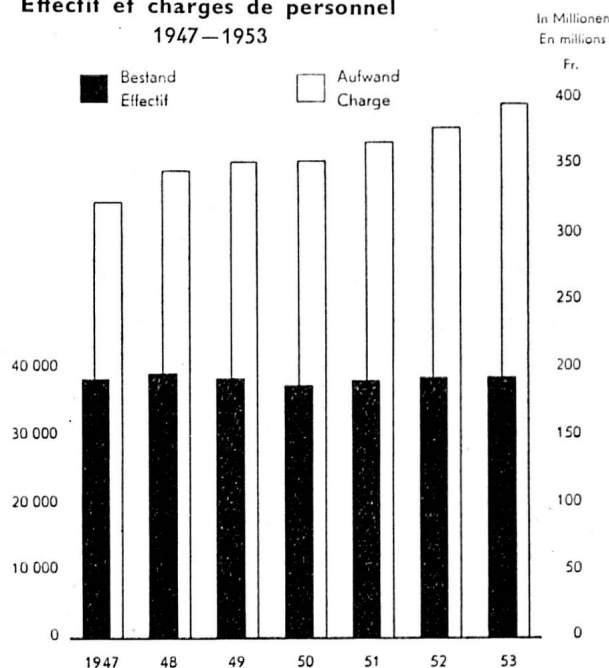
Les *allocations supplémentaires et indemnités diverses* ont augmenté de 0,2 million de francs par rapport à 1952, bien que les premières aient diminué de 0,4 million de francs à la suite de l'amélioration du classement du personnel des locomotives. D'une part, les comptes de 1953 ont été débités d'un montant de 450 000 francs à titre de compensation du renchérissement pour les indemnités de déplacement et les allocations supplémentaires du personnel roulant, montant qui doit être accordé avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1953. D'autre part, les indemnités pour voyages de service ont été relevées au moment de l'entrée en vigueur du nouveau statut des fonctionnaires, le 1^{er} octobre 1952, la durée minimum de l'absence y donnant droit ayant été augmentée à la même occasion.

L'augmentation des *frais d'uniformes* est en rapport avec le nouveau règlement sur l'uniforme mis en vigueur le 1^{er} avril 1953. Ce règlement prévoit la remise d'effets d'uniforme à un plus grand nombre d'agents occupés dehors en permanence ou partiellement, la première distribution de ces effets en 1953 ayant occasionné une dépense particulièrement lourde.

Sans le surcroît de charge occasionné par la nouvelle classification des fonctions, les *contributions à la caisse de pensions et de secours* s'élèvent à 20,5 millions de francs. Elles comprennent les contributions périodiques de 19,3 millions de francs (1952: 17,5 millions de francs), ainsi que la somme à la charge de l'administration, 1,2 million de francs (6,7 millions de francs), pour compenser l'augmentation du déficit technique provenant de l'accroissement du gain assuré. L'augmentation des contributions périodiques s'explique par l'incorporation dans le gain assuré, conformément au 1^{er} supplément du 19 décembre 1952 aux statuts du 9 octobre 1950, du onzième du traitement, qui était versé sous forme d'allocation de renchérissement jusqu'à fin 1952. Les dépenses en moins au titre des contributions pour augmentations de traitement proviennent principalement du fait qu'en prévision du surcroît de charges découlant de la nouvelle classification des fonctions, nous avons comptabilisé un montant de 3,5 millions de francs en 1952 déjà.

	Compte de 1952 fr.	Budget de 1953 fr.	Compte de 1953 fr.
L'article <i>assurance-accidents</i> renferme les dépenses ci-après pour le personnel des CFF: Primes à la CNAL			
pour les accidents professionnels	4 415 836	4 066 900	4 197 248
pour les accidents non professionnels	1 885 757	2 140 000	2 316 054
Divers (valeurs capitalisées des suppl. de rente, abandon de rentes, etc.)	601 534	717 700	905 546
	<u>6 903 127</u>	<u>6 924 600</u>	<u>7 418 848</u>

Effectif et charges de personnel
1947—1953



Conformément à l'arrêté fédéral du 19 septembre 1952, le montant maximum assurable à la CNAL a été porté de 7800 à 9000 francs, avec effet au 1^{er} janvier 1953. A la même date, les taux des primes ont été abaissés de 18 à 16‰ pour les accidents professionnels, classe de risques « Exploitation », alors que les taux des primes relatifs aux accidents non professionnels étaient relevés de 7 à 8‰ pour le personnel masculin et de 5,5 à 6,5‰ pour le personnel féminin. Ces mesures sont à l'origine des modifications apportées aux primes payées à la CNAL. Les dépenses pour valeurs capitalisées des suppléments de rente ont été relativement modestes l'année précédente; c'est ce qui explique l'augmentation de 0,3 million de francs intervenue ici.

L'article *Autres dépenses pour le personnel* ne renferme plus le versement de 530 000 francs fait en 1952 au fonds de secours en faveur d'agents CFF n'ayant pas droit à la pension.

Les participations de tiers aux dépenses de personnel se répartissent en	Compte de 1952 fr.	Budget de 1953 fr.	Compte de 1953 fr.
Indemnités de chômage de la CNAL	1 885 200	1 668 400	1 846 204
Rentes de la CNAL et de l'assurance militaire.	477 214	435 300	541 798
Allocations pour perte de gain en cas de service militaire	1 040 604	700 700	708 176
Participation du personnel à l'assurance contre les accidents non professionnels	372 171	367 200	453 559
Autres participations	191 399	129 800	207 030
	<u>3 966 588</u>	<u>3 301 400</u>	<u>3 756 767</u>

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

	Compte de 1952	Budget de 1953	Compte de 1953
Personnel occupé en permanence et à journée entière (fonctionnaires, employés, ouvriers d'exploitation et autres agents occupés en permanence et à journée entière)	34 487	34 599	34 710
Personnel non occupé en permanence et à journée entière (ouvriers auxiliaires, gardes auxiliaires du service des barrières et des gares, et autres personnes non occupées en permanence)	2 120	2 049	1 838
Apprentis de gare	472	593	514
Apprentis de train	147	130	91
Apprentis professionnels	281	271	277
Total du propre personnel (sans ouvriers étrangers à l'administration) .	<u>37 507</u>	<u>37 642</u>	<u>37 430</u>

Nous avons pu réduire l'effectif moyen du personnel de 77 agents par rapport à l'année précédente, et de 212 par rapport au budget. Ces chiffres comprennent respectivement 18 et 112 apprentis, mais non pas les ouvriers d'entrepreneurs. L'augmentation du nombre de ces ouvriers se répercute sur les montants consacrés aux dépenses de main-d'œuvre étrangère à l'administration, qui sont de 0,3 million de francs plus élevées que l'année précédente et de 2,5 millions de francs supérieures au montant prévu au budget. Les ouvriers d'entrepreneurs participent à cette augmentation pour 0,24 et 2,36 millions de francs, ce qui correspond à un accroissement de 40 unités par rapport à l'année précédente et de 370 par rapport au budget. La main-d'œuvre totale a ainsi diminué de 37 unités comparativement à l'année précédente et augmenté de 158 unités par rapport au budget.

Si les *dépenses de choses* sont de 11,3 millions de francs plus élevées que l'année précédente, cela provient principalement des dépenses plus fortes occasionnées par les matériaux de construction, d'entretien et de réparation, dont l'augmentation découle surtout de l'accroissement des dépenses de construction actives. En outre les locations de wagons et les dépenses pour énergie électrique de tiers ont augmenté. En revanche, les autres dépenses, notamment celles de matières de consommation, ont reculé.

En ce qui concerne les *amortissements et les frais de capitaux*, nous renvoyons aux commentaires du compte de profits et pertes.

L'article *autres charges* comprend les autres dépenses inscrites au compte de profits et pertes, notamment les contributions supplémentaires à la caisse de pensions et de secours (25,3 millions de francs), ainsi que les allocations de renchérissement aux pensionnaires (21,7 millions de francs).

Pour ce qui est des *dépenses de construction actives*, nous renvoyons aux commentaires du compte de construction.

Le *produit d'exploitation* comprend les recettes de transport et les autres produits du compte d'exploitation, mais sans les crédits découlant des relations internes entre les comptes des divers services. Le produit d'exploitation figurant dans l'aperçu général n'est, de ce fait, pas identique à celui qui est porté dans le compte d'exploitation.

Les *autres produits* se composent des produits du compte de profits et pertes et des crédits pour les fournitures et prestations à la charge de divers comptes de résultats et de bilan.

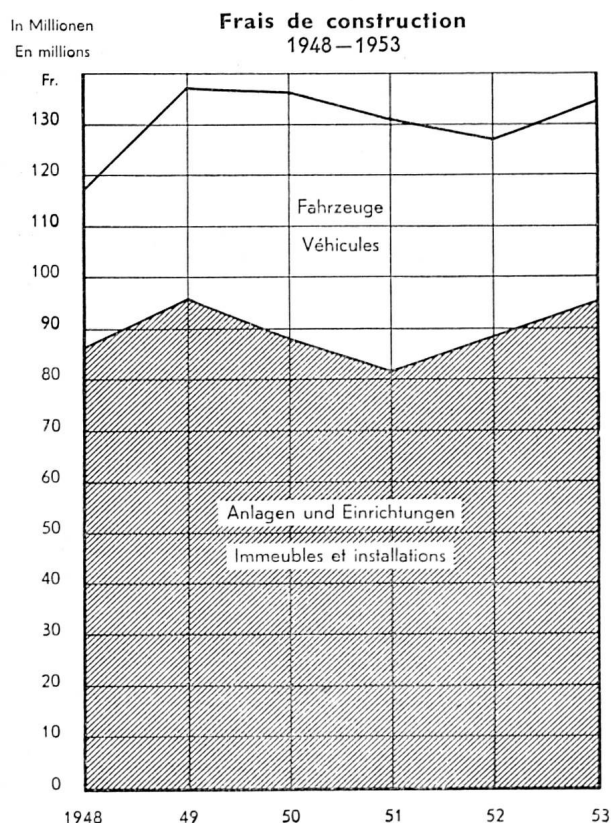
Compte de construction

Par rapport au budget et au compte de 1952, les dépenses de construction se présentent comme il suit:

	Compte de 1952 fr.	Budget de 1953 fr.	Compte de 1953 fr.
Immobilisations du chemin de fer			
Immeubles et installations			
Transformation et extension de gares et de bâtiments de service	20 025 535	20 836 200	21 084 631
Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie	4 254 053	4 675 900	4 613 180
Construction de nouvelles lignes et doublements de voies	11 902 936	12 395 000	13 211 291
Electrification de lignes	911 618	1 544 700	796 486
Renouvellement de voies et d'installations de la ligne de contact	36 006 496	41 862 200	39 990 137
Achat de mobilier, machines et ustensiles	3 850 625	4 596 000	3 967 749
Véhicules	38 693 440	38 778 000	39 701 000
Immobilisations des usines électriques	7 561 217	7 000 000	7 559 044
Immobilisations des ateliers	4 049 909	4 312 000	3 685 356
	127 255 829	136 000 000	134 608 874
Réserve générale pour imprévu	—	2 000 000	—
	127 255 829	138 000 000	134 608 874

Sur le total de 134,6 millions de francs, 107,7 millions de francs constituent des dépenses actives qui ont été portées en augmentation des immobilisations. Les 26,9 millions de francs restants grèvent le compte d'exploitation, à titre de dépenses non actives, et sont compris dans les charges du compte d'exploitation.

Comme en 1952, nous avons tenu compte des instructions du Conseil fédéral sur la lutte contre la hausse des salaires et des prix en n'utilisant pas intégralement les montants budgétaires. Toutefois, le temps ayant été extraordinairement favorable durant la seconde moitié de l'exercice, les dépenses de construction n'ont été que de 3,4 millions de francs inférieures aux prévisions budgétaires; l'écart est donc sensiblement moindre qu'en 1952, où le temps avait été mauvais. En moyenne des deux exercices 1952 et 1953, les dépenses de construction sont à peu près les mêmes qu'en 1951. Nous avons donc observé dans la mesure du possible l'engagement que nous avons pris dans le budget de 1953 de maintenir les dépenses de construction de 1952 et 1953 au niveau de celles de 1951.



Le programme des travaux ayant servi de base au budget a pu être exécuté. A part les différences inévitables entre les dépenses annuelles évaluées et effectives, il n'y a pas d'écarts extraordinaires à signaler par rapport au budget.

Les objets de plus de 100 000 francs sont cités dans l'appendice au compte de construction (pages 61 à 77), avec les montants figurant au budget et les dépenses effectives. Nous donnons les indications complémentaires ci-après au sujet des deux articles « Renouvellement de voies et d'installations de la ligne de contact » et « Achat de mobilier, machines et ustensiles » :

Le *renouvellement de voies et de branchements* se présente comme il suit par rapport aux chiffres du budget et du compte de 1952 (comme les années précédentes, le renouvellement d'installations de la ligne de contact n'a exigé que de faibles montants) :

	Compte de 1952		Budget de 1953		Compte de 1953	
	km de voies ¹⁾	fr.	km de voies ¹⁾	fr.	km de voies ¹⁾	fr.
Renouvellements de voies						
par du matériel neuf	158,8	24 110 675	159,1	27 510 300	169,5	27 380 375
par du matériel usagé	61,3	4 794 433	61,1	5 779 600	55,4	4 086 953
Renouvellements de ballast et augmen- tation du nombre des traverses seuls	21,6	958 389	21,8	804 500	21,9	875 423
Renouvellements de branchements	unités		unités		unités	
par du matériel neuf	328	3 846 986	388	5 317 900	418	5 364 616
par du matériel usagé	249	1 817 855	285	1 907 700	275	1 829 673
		<u>35 528 338</u>		<u>41 320 000</u>		<u>39 537 040</u>

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

Quantitativement, le programme de renouvellement est légèrement dépassé. En raison du manque de bon matériel usagé, nous avons en particulier exécuté un plus grand nombre de renouvellements avec du matériel neuf. Les dépenses n'en sont pas moins restées inférieures aux prévisions budgétaires, du fait que le coût du matériel de superstructure a diminué.

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

	Articles de bureau fr.	Machines et ustensiles fr.
Service de l'administration	207 905	68 395
Service des travaux	60 910	1 432 661
Service des gares et des trains	233 964	1 749 066
Service de la traction	46 803	168 045
	<u>549 582</u>	<u>3 418 167</u>

Parmi les dépenses pour machines et ustensiles, mentionnons en particulier: au service des travaux, l'achat de tracteurs et autres véhicules (1 000 000 francs), au service des gares et des trains, l'équipement de halles aux marchandises avec des engins modernes de transbordement des marchandises, en vue d'introduire la palettisation, et l'achat de petits containers pour le trafic par containers (1 300 000 francs).

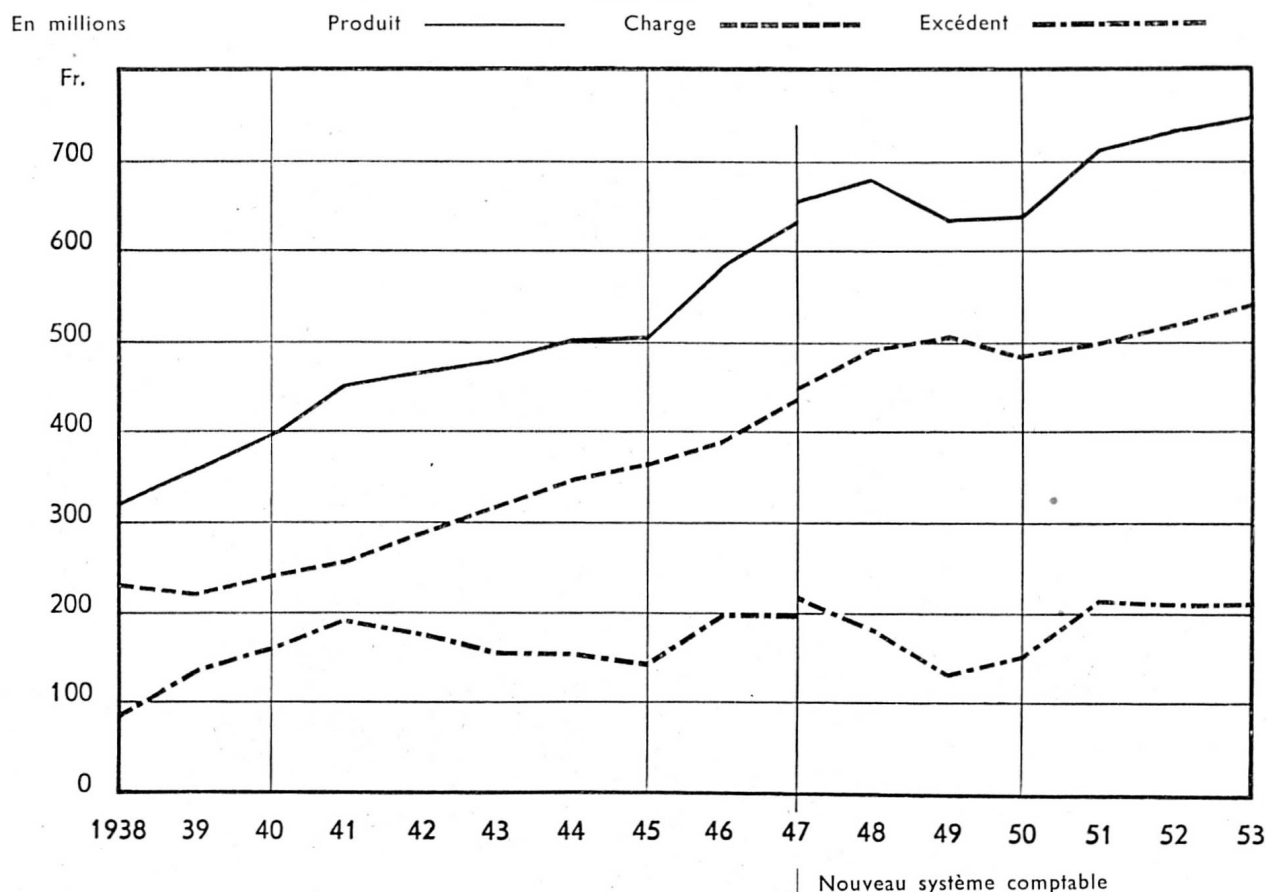
Compte d'exploitation

Pour les années 1950—1953, le compte d'exploitation se présente comme il suit :

	Compte de 1950		Compte de 1951		Compte de 1952		Compte de 1953	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Produits	641 868 714	100	715 483 118	100	731 436 365	100	748 467 077	100
Charges	487 036 400	75,9	501 112 402	70,0	519 702 131	71,1	538 693 537	72,0
Excédent	154 832 314	24,1	214 370 716	30,0	211 734 234	28,9	209 773 540	28,0

Les *produits d'exploitation* dépassent de 17 millions de francs le chiffre record de l'année précédente. Mais les *charges d'exploitation* ont augmenté dans une mesure encore plus forte; elles se sont en effet accrues de 19 millions de francs, en sorte que l'*excédent d'exploitation* est inférieur de 2 millions de francs à celui de 1952.

Produit, charge et excédent du compte d'exploitation
1938—1953



Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation de 1953 tiennent compte des répercussions de la nouvelle classification des fonctions, entrée rétroactivement en vigueur le 1^{er} janvier 1953. Le budget n'a pu prévoir ni ces dépenses en plus, ni les allocations de renchérissement au personnel; aussi nous abstenons-nous de commenter les divergences par rapport aux prévisions. Au surplus, le développement des charges pour le personnel et des dépenses de choses est indiqué dans l'aperçu général.

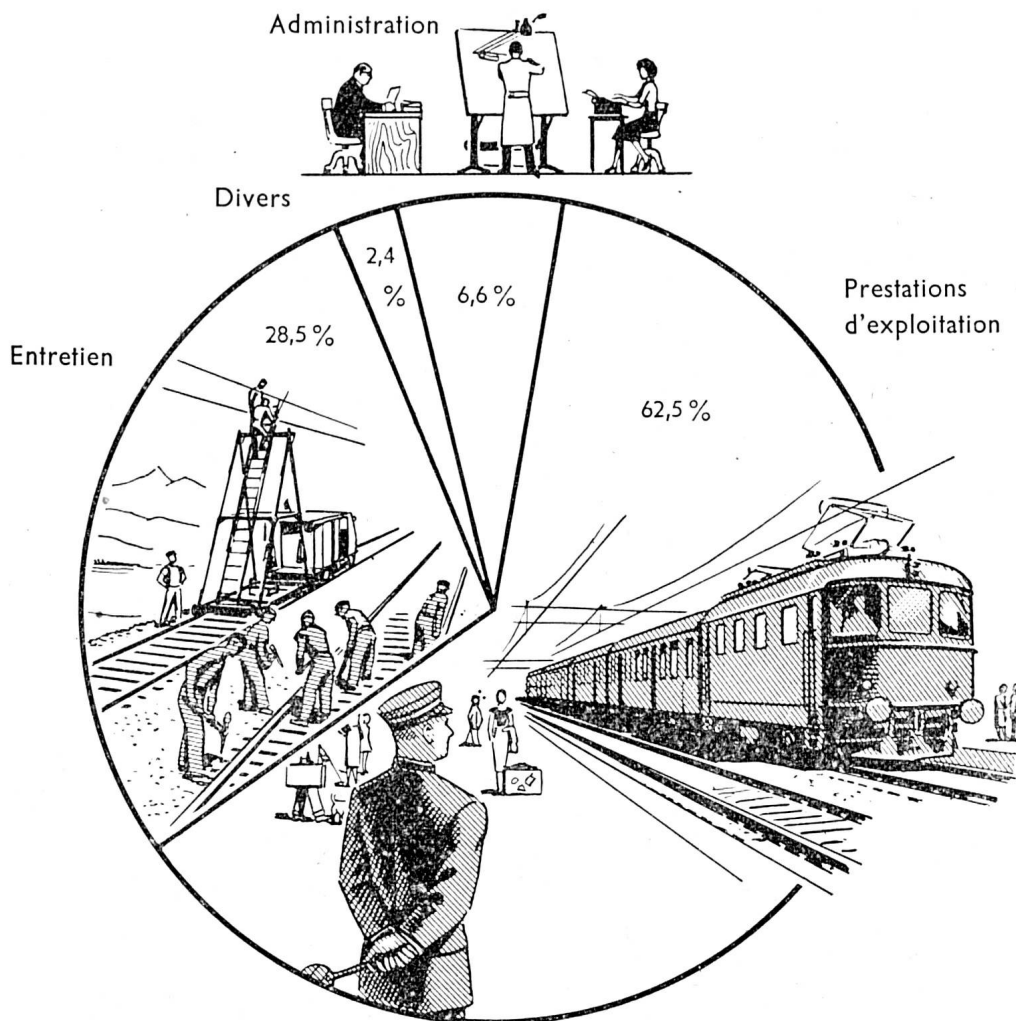
Dans le tableau ci-après, les charges d'exploitation sont comparées à celles de l'année précédente et aux prévisions budgétaires.

	Compte de 1952		Budget de 1953		Compte de 1953	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Administration	33 404 222	6,4	30 801 000	6,1	35 353 811	6,6
Exploitation	472 301 581	90,9	462 165 700	91,6	490 609 278	91,0
Direction et charges générales . . .	17 739 365	3,4	19 605 200	3,9	22 670 641	4,2
Prestations d'exploitation	305 812 926	58,9	296 364 000	58,7	314 295 237	58,3
Entretien	148 749 290	28,6	146 196 500	29,0	153 643 400	28,5
Divers	13 996 328	2,7	11 907 200	2,3	12 730 448	2,4
	519 702 131	100	504 873 900	100	538 693 537	100

Les frais de personnel participent pour 14 millions de francs et les dépenses de choses pour 5 millions de francs à l'augmentation de 19 millions de francs des charges d'exploitation par rapport au chiffre de l'année précédente.

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. A part les dépenses pour le personnel, ce sont surtout les commissions sur la vente de billets qui ont augmenté, en raison de l'intense mouvement des voyageurs en provenance de l'étranger, de l'accroissement au 1^{er} janvier 1953 des taux des commissions, ainsi que d'un rappel pour 1952 (+ 1 million de francs). En outre, les frais communs

Répartition des charges d'exploitation 1953



d'entreposage de l'éconamat sont plus élevés que l'année précédente du fait d'amortissements accrus de stocks de matériel dépréciés (+ 0,4 million de francs). En revanche, les frais d'impression ont reculé (— 1,3 million de francs).

Les frais de *Direction et charges générales* se décomposent comme il suit:

	Compte de 1952 fr.	Budget de 1953 fr.	Compte de 1953 fr.
Direction du service des travaux (divisions des travaux des arrondissements, bureaux des ingénieurs de section, bureaux de construction)	6 475 299	6 204 500	6 359 654
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) . .	4 525 054	4 382 300	4 572 243
Direction du service de la traction (divisions de la traction des arrondissements)	975 486	898 100	991 880
Fermages et locations (pour des sections de lignes, véhicules, etc.)	2 573 237	5 098 500	7 222 837
Service assuré par des compagnies de chemins de fer étrangères ou d'autrestiers (communautés, service des trains et de traction)	3 190 289	3 021 800	3 524 027
	17 739 365	19 605 200	22 670 641

Les dépenses pour *fermages et locations* ont augmenté du fait surtout du relèvement des redevances de location entré en vigueur le 1^{er} janvier 1953, en vertu des dispositions du règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV). De plus, l'accord Europ a occasionné lui aussi des locations accrues pour les wagons. Les Chemins de fer fédéraux n'ont pas encore été en mesure de mettre dans le parc Europ le nombre de wagons requis par leur grand trafic international. Aussi ont-ils utilisé plus de wagons Europ

qu'ils n'en ont immatriculé dans le parc commun. Or, dans certains cas et notamment pendant la période allant du 15 septembre au 15 décembre, les taux de location pour la compensation en espèces dépassent sensiblement ceux qui sont prévus pour les wagons RIV. L'exercice 1953 a en outre été grevé d'une somme d'un million de francs pour les kilomètres-essieux dus à fin 1953 en raison des échanges de voitures en trafic international; il ne nous a en effet pas été possible d'assurer une compensation dans le délai fixé par le règlement RIC.

Les frais des <i>prestations d'exploitation</i> se répartissent comme il suit entre les diverses branches d'exploitation:	Compte de 1952 fr.	Budget de 1953 fr.	Compte de 1953 fr.
Surveillance de la voie	9 481 372	8 987 300	9 524 235
Service des gares.	170 107 794	164 858 000	177 009 618
Accompagnement des trains	38 668 822	36 680 600	39 547 907
Traction	86 917 760	85 198 600	87 464 254
Service des bateaux sur le lac de Constance	637 178	639 500	749 223
	<u>305 812 926</u>	<u>296 364 000</u>	<u>314 295 237</u>

La hausse des frais des prestations d'exploitation, 8,5 millions de francs par rapport à l'année précédente, provient principalement de l'accroissement des frais de personnel et de courant. En revanche, les dépenses pour carburants solides et liquides et pour les autres matières de consommation ont reculé.

Les frais de <i>traction</i> se décomposent comme il suit:	Compte de 1952 fr.	Budget de 1953 fr.	Compte de 1953 fr.
Personnel des locomotives.	42 389 860	40 989 400	44 192 252
Courant de traction.	26 493 901	28 369 000	27 408 414
Carburants solides et liquides	9 589 649	7 685 000	7 119 897
Matières de graissage pour véhicules moteurs.	529 621	470 000	487 558
Autres frais du service des locomotives.	215 320	212 000	204 938
Service de dépôt	4 736 670	4 578 000	4 832 408
Service des visiteurs	2 962 739	2 895 200	3 218 787
	<u>86 917 760</u>	<u>85 198 600</u>	<u>87 464 254</u>

Les frais de traction ne se sont accrus que dans une mesure insignifiante; ils n'ont en effet augmenté que de 0,5 million de francs comparativement à ceux de 1952. Mais il y a de sensibles décalages entre les divers articles. Si les dépenses sont en hausse pour le *personnel des locomotives* (+ 1,8 million de francs), le *courant de traction* (+ 0,9 million de francs) et le *service de dépôt et des visiteurs* (+ 0,35 million de francs), elles ont reculé pour les *carburants solides et liquides* (— 2,5 millions de francs). L'augmentation des frais de courant résulte des conditions hydrauliques défavorables dans le dernier trimestre 1953, durant lequel il a fallu faire appel à une quantité accrue d'énergie électrique étrangère. Le recul des frais de carburant reflète avant tout le fléchissement des prix du charbon. En outre, les parcours des locomotives à vapeur ont quelque peu reculé.

Les *parcours des véhicules moteurs* ont été les suivants:

	Compte de 1952		Budget de 1953		Compte de 1953	
	km.	%	km.	%	km.	%
Véhicules moteurs électriques	71 599 018	90,5	70 300 000	90,1	73 470 950	91,0
Locomotives à vapeur et autres véhicules moteurs thermiques.	4 946 089	6,2	5 000 000	6,4	4 652 990	5,7
Tracteurs	2 627 040	3,3	2 700 000	3,5	2 636 925	3,3
	<u>79 172 147</u>	<u>100</u>	<u>78 000 000</u>	<u>100</u>	<u>80 760 865</u>	<u>100</u>

L'augmentation des parcours kilométriques de 1,6 million de kilomètres, ou 2% par rapport à 1952, provient principalement du trafic-voyageurs plus intense.

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

	Compte de 1952 fr.	Budget de 1953 fr.	Compte de 1953 fr.
<i>Immeubles et installations</i>	83 970 806	84 206 500	87 625 160
entretien ordinaire	60 520 426	59 706 500	62 962 511
dépenses de construction non actives	23 450 380	24 500 000	24 662 649
<i>Véhicules</i>	64 778 484	61 990 000	66 018 240
entretien ordinaire	63 292 887	61 170 000	65 112 847
dépenses de construction non actives	1 485 597	820 000	905 393
	<u>148 749 290</u>	<u>146 196 500</u>	<u>153 643 400</u>

Abstraction faite des frais de déblaiement de la neige et de la glace, qui sont contenus dans l'entretien ordinaire des immeubles et des installations et qui, grâce à des conditions atmosphériques favorables, ont reculé de 2,1 millions de francs, les dépenses totales d'entretien sont d'environ 7 millions de francs plus élevées qu'en 1952 (5,8 millions de francs pour les immeubles et les installations et 1,2 million de francs pour les véhicules). L'accroissement des dépenses de construction non actives pour les immeubles et les installations provient de l'augmentation du volume des travaux.

Les charges comprises sous *Divers* comprennent surtout les dépenses pour fournitures et prestations à la charge de tiers, les frais consécutifs à des événements ayant causé des dommages (incendies, déraillements, etc.), les prestations découlant de la responsabilité civile, les valeurs capitalisées des suppléments de rente et les dépenses pour la défense aérienne. Par rapport à l'année précédente, notons surtout que les événements dommageables ont eu des conséquences moindres et que les dommages engageant la responsabilité civile ont diminué; de plus, l'attribution faite en 1952 au fonds de secours en faveur d'agents qui n'ont pas droit à la pension a disparu. En revanche, les travaux à la charge de tiers ont augmenté. Dans l'ensemble, les dépenses demeurent de 1,3 million de francs inférieures à celles de 1952.

Produits d'exploitation

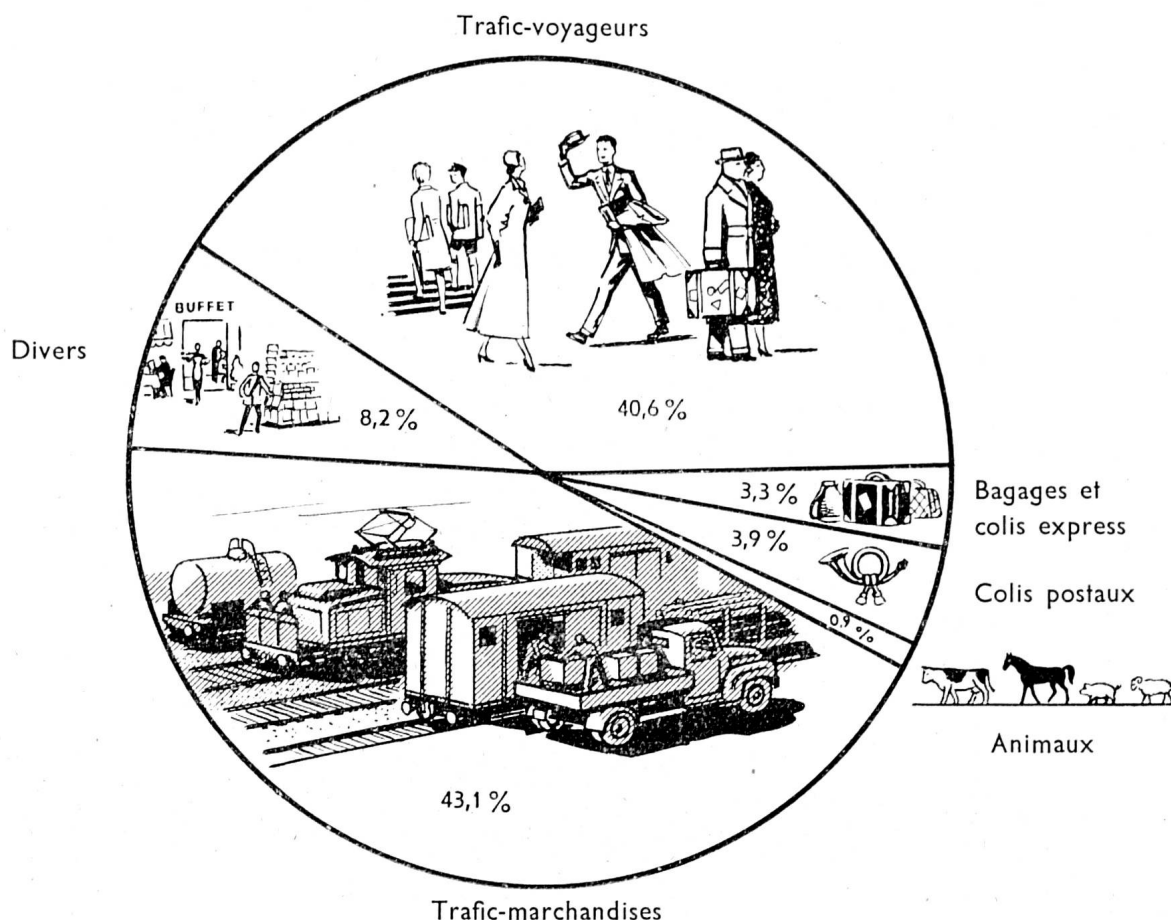
Depuis l'année 1950, les recettes de transport ont évolué comme il suit:

	Compte de 1950		Compte de 1951		Compte de 1952		Compte de 1953	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%	fr.	%
<i>Trafic-voyageurs</i>	263 788 911	44,7	274 354 045	41,8	299 842 495	44,7	304 192 510	44,3
<i>Trafic-marchandises</i>	325 905 726	55,3	382 884 375	58,2	370 892 813	55,3	382 887 983	55,7
Transport des bagages et								
colis express	19 830 860	3,4	21 143 502	3,2	23 780 553	3,6	24 665 554	3,6
Transports postaux	17 034 635	2,9	22 199 795	3,4	28 317 592	4,2	29 001 604	4,2
Transport des animaux	5 851 983	1,0	5 382 806	0,8	6 028 627	0,9	6 479 274	0,9
Transport des marchandises	283 188 248	48,0	334 158 272	50,8	312 766 041	46,6	322 741 551	47,0
	<u>589 694 637</u>	<u>100</u>	<u>657 238 420</u>	<u>100</u>	<u>670 735 308</u>	<u>100</u>	<u>687 080 493</u>	<u>100</u>

Dans toutes les comparaisons avec les années précédentes, il y a lieu de tenir compte du relèvement tarifaire entré en vigueur le 1^{er} avril 1952 pour le service des voyageurs et le 1^{er} janvier 1952 pour le trafic des marchandises.

Toutes les catégories de trafic enregistrent des recettes en plus par rapport aux résultats de 1952. En service des voyageurs, le surplus est de 4,4 millions de francs, ou 1,45%, et en trafic global des marchandises, de 12 millions de francs, ou 3,2%. Au total, les recettes de transport sont de 16,4 millions de francs, ou 2,4%, plus élevées qu'en 1952. Pour la première fois, les recettes du service des voyageurs dépassent le chiffre de 300 millions. Néanmoins, le nombre des personnes transportées demeure inférieur de 4,5% aux chiffres records de 1947 et de 1,4% à ceux de 1952. En trafic des marchandises, ni les recettes, ni le tonnage de l'année record 1951 n'ont été atteints.

Répartition des produits d'exploitation 1953



Les produits divers se décomposent en :

	Compte de 1952 fr.	Budget de 1953 fr.	Compte de 1953 fr.
Indemnités pour prestations d'exploitation à des chemins de fer étrangers et d'autres tiers	18 588 758	18 370 200	18 217 434
Recettes de fermages et locations	23 558 894	23 198 500	24 805 682
Produits divers	18 553 405	18 574 200	18 363 468
	60 701 057	60 142 900	61 386 584

L'amélioration des recettes de fermages et locations est avant tout due aux exploitations affermées et aux locations de véhicules. Ces dernières ont augmenté du fait que les redevances de location de wagons RIV ont été relevées le 1^{er} janvier 1953.

Compte de profits et pertes

Comparé au compte de l'année précédente et au budget, l'exercice 1953 se présente comme il suit :

	Compte de 1952	Budget de 1953	Compte de 1953
	en millions de francs		
Produits du compte de profits et pertes			
Excédent d'exploitation	211,7	195,6	209,8
Autres produits	23,6	21,4	23,7
	235,3	217,0	233,5
Charges du compte de profits et pertes ¹⁾	207,2	200,7	204,8
Excédent des produits	28,1	16,3	28,7

¹⁾ Sans l'annuité destinée à combler l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure ».

	Compte de 1952	Budget de 1953	Compte de 1953
	en millions de francs		
Excédent des produits	28,1	16,3	28,7
Annuité destinée à combler l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations «frais généraux» et «infrastructure» .	20,0	16,3	20,0
Bénéfice net de l'année	8,1	—	8,7

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

	Différence par rapport	
	au compte de 1952	au budget de 1953
	en millions de francs	
<i>Produits</i>		
Augmentation des recettes de transport	+ 16,4	+ 46,8
Augmentation des produits divers d'exploitation	+ 0,7	+ 1,2
Augmentation des articles des produits du compte de profits et pertes	+ 0,1	+ 2,3
Total de l'augmentation des produits	+ 17,2	+ 50,3
<i>Charges</i>		
Augmentation des charges du compte d'exploitation	+ 19,0	+ 33,8
Diminution ou augmentation des amortissements d'approvisionnements de matériel	— 1,6	+ 2,6
Augmentation de la quote-part pour la couverture de l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations «frais généraux» et «infrastructure»	—	+ 3,7
Variation des autres charges du compte de profits et pertes	— 0,8	+ 1,5
Total de l'augmentation des charges	+ 16,6	+ 41,6
<i>Amélioration</i>	+ 0,6	+ 8,7

Par rapport à l'année précédente, l'augmentation des charges se trouve couverte, à 0,2 million de francs près, par l'accroissement des recettes de transport.

Les divers articles des charges et des produits du compte de profits et pertes donnent lieu aux observations ci-après:

Charges

Comparés aux chiffres des années précédentes, les *amortissements des immobilisations* se présentent comme il suit:

	Compte de 1952 fr.	Budget de 1953 fr.	Compte de 1953 fr.
Amortissements des immeubles, installations et véhicules:			
Amortissements ordinaires	81 596 858	84 528 000	84 034 462
Amortissements supplémentaires	21 900 000	20 900 000	20 400 000
Amortissements de soldes de valeurs comptables . . .	607 912	800 000	573 196
	104 104 770	106 228 000	105 007 658
Amortissements de participations	5 499	—	7 539
	104 110 269	106 228 000	105 015 197

Les amortissements des immeubles, installations et véhicules sont calculés conformément au règlement des amortissements approuvé par le Conseil fédéral. Les amortissements ordinaires sont plus élevés que dans les comptes de 1952, en raison de l'augmentation de valeur des immobilisations. Pour la même raison, les amortissements supplémentaires, qui correspondent à la différence entre la valeur comptable des immobili-

sations et les frais de remplacement, sont en diminution. Au total, les amortissements ordinaires et supplémentaires s'élèvent à 3,23 % (dans le compte de 1952: 3,27 %) des frais d'achat ou d'établissement des installations soumises à l'amortissement. Le détail des amortissements et du pour-cent figure au compte des immobilisations et des amortissements (pages 56/57, colonne 7).

Les amortissements des valeurs réalisables et disponibles se présentent comme il suit:

	Compte de 1952 fr.	Budget de 1953 fr.	Compte de 1953 fr.
Amortissements d'approvisionnements de matériel	4 097 022	100 000	2 723 912
Amortissements de créances	215 152	20 000	5 435
	<hr/> 4 312 174	<hr/> 120 000	<hr/> 2 729 347

Pour adapter la valeur comptable des approvisionnements de matériel aux prix partiellement réduits du marché et pour tenir compte d'autres moins-values, nous avons opéré un amortissement de 2,7 millions de francs, contre 4,1 millions de francs dans le compte de 1952.

Les frais de capitaux sont les suivants:

	Compte de 1952 fr.	Budget de 1953 fr.	Compte de 1953 fr.
Intérêts des engagements à longue échéance	45 885 221	44 780 000	44 994 196
Intérêts des engagements à courte échéance.	2 448 913	4 025 000	2 507 964
Amortissements de frais d'emprunts	661 000	661 000	661 000
Frais de finance (commissions, frais, taxes de transfert, etc.)	503 482	347 000	576 479
	<hr/> 49 498 616	<hr/> 49 813 000	<hr/> 48 739 639

Par rapport à l'année précédente, les frais de capitaux ont subi une réduction de 0,8 million de francs en raison de la diminution des engagements à longue échéance. Le taux moyen des intérêts des engagements à longue échéance a été de 3,15 %.

Les versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours ont augmenté de 1,9 million de francs par rapport à l'année précédente. Ils représentent les intérêts (21 millions de francs; en 1952, 20,7 millions de francs) à servir par les Chemins de fer fédéraux sur le déficit de la réserve mathématique, ainsi que la différence entre l'intérêt effectif et l'intérêt garanti de 4 % sur les avoirs de cette caisse (2,7 millions de francs). Cette somme contient de plus un montant de 1,6 million de francs pour l'amortissement du surcroît de charges de la réserve mathématique dû à la modification des statuts au 1^{er} janvier 1953 et concernant les agents pensionnés selon le nouveau régime pendant les années 1949 à 1952. Conformément au 1^{er} supplément du 19 décembre 1952 aux statuts de la caisse de pensions et de secours, ce surcroît de charges doit être amorti par des contributions annuelles jusqu'à concurrence des allocations de renchérissement que les pensionnaires cessent de toucher, à moins qu'il ne puisse être amorti par des bénéfices techniques.

Les allocations de renchérissement aux pensionnaires se sont élevées à 18,4 millions de francs pour les allocations ordinaires et à 3,3 millions de francs pour les allocations supplémentaires (en 1952, 20,5 millions et 3,2 millions de francs). La diminution des allocations ordinaires de renchérissement de 2,1 millions de francs par rapport à l'année précédente provient principalement du fait que ces allocations, versées aux agents pensionnés selon le nouveau régime, ont été supprimées par suite de l'augmentation de $\frac{1}{10}$ du gain déterminant pour le droit à la pension, conformément au 1^{er} supplément du 19 décembre 1952 aux statuts de la caisse de pensions et de secours (— 1,6 million de francs). Alors que les allocations ordinaires de renchérissement aux agents pensionnés selon l'ancien régime ont, d'une part, subi une augmentation de près de 0,5 million de francs due à la modification des prestations de l'AVS sur les allocations de renchérissement conformément à l'arrêté fédéral du 27 mars 1953, elles ont, d'autre part, diminué de 1 million de francs par rapport à l'année précédente, en raison du nombre de moins en moins élevé de ces agents pensionnés.

La réserve pour la couverture de gros dommages a été alimentée d'un montant de 500 000 francs, en vertu du règlement approuvé par le Conseil d'administration le 26 septembre 1946.

L'article autres charges contient, notamment, la part des CFF au déficit d'exploitation des ports du Rhin des deux Bâle. Pour l'année 1953, elle s'élève à 568 698 francs (en 1952, 575 183 francs).

Produits

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

Les *amortissements et intérêts internes* correspondent aux amortissements, intérêts et autres frais que certains services (ateliers, économat, usines électriques, service des bateaux sur le lac de Constance) ont compris dans le coût de leurs fournitures et prestations. Comme les amortissements, frais de capitaux, etc. figurent tous, sans exception, parmi les charges du compte de profits et pertes, les montants déjà portés dans les charges d'exploitation doivent, en contre-partie, figurer également dans la colonne des produits.

Le *produit brut des terrains achetés en vue d'extension future* a diminué de 0,1 million de francs par rapport à l'année précédente, alors que le *produit des participations* n'a pas subi de changement appréciable. Le *produit des valeurs réalisables et disponibles* a augmenté de 0,2 million de francs.

Dans les *autres produits*, nous avons compris les bénéfices réalisés sur la vente de vieux matériel, ainsi que la contre-valeur des coupons et obligations prescrits et non encaissés.

Bilan

Les principaux articles du bilan sont les suivants:

	A fin 1952	A fin 1953		A fin 1952	A fin 1953
<i>Actif</i>	en millions de francs		<i>Passif</i>	en millions de francs	
Immobilisations	1 786,5	1 784,4	Capital propre	434,1	442,6
Valeurs réalisables et disponibles	185,8	195,7	Capital de tiers	1 647,4	1 609,2
Comptes de régularisation . . .	28,6	32,4	Provisions	3,9	21,4
Dépenses à amortir	125,4	104,8	Comptes de régularisation . .	40,7	43,3
			Solde actif	0,2	0,8
	<hr/> 2 126,3	<hr/> 2 117,3		<hr/> 2 126,3	<hr/> 2 117,3

Immobilisations

Par rapport à l'année précédente et à la situation postérieure à l'assainissement (31 décembre 1945), la valeur des immobilisations s'est modifiée comme il suit:

	A fin 1945 (Assainissement)	A fin 1952	A fin 1953
	— en millions de francs —		
Immeubles, installations et véhicules	1 995,9	1 654,7	1 662,4
Ouvrages inachevés	48,4	101,9	91,8
Terrains acquis en vue d'extension future	4,3	9,8	10,3
Participations	18,2	20,1	19,9
Total des immobilisations	2 066,8	1 786,5	1 784,4
plus l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations «frais généraux» et «infrastructure» non encore comblée	—	118,4	98,4
Total	<u>2 066,8</u>	<u>1 904,9</u>	<u>1 882,8</u>
Différence en moins par rapport au plafond prévu par la loi (valeur inscrite au bilan d'assainissement)		<u>161,9</u>	<u>184,0</u>

Les 184 millions de francs correspondent à l'excédent des amortissements par rapport aux immobilisations pendant les années 1946-1953. Les années prochaines les immobilisations pourront dépasser les amortissements jusqu'à concurrence de ce montant. En revanche, le plafond prévu par la loi pour les travaux de construction ne peut être dépassé qu'en vertu d'un arrêté fédéral soumis au référendum.

Voici encore quelques explications au sujet des divers articles:

Immeubles, installations et véhicules. Le compte des immobilisations et des amortissements faisant suite au bilan (pages 56/57) renseigne sur ce très important article.

La valeur immobilisée (coût de construction ou d'achat des installations existantes) est de 99,0 millions de francs plus élevée que l'année précédente. Ce montant représente la différence entre le coût de construction ou d'achat pour des ouvrages achevés durant l'exercice (117,7 millions de francs) et la valeur immobilisée des installations supprimées en 1953 (18,7 millions de francs).

Les amortissements se sont accrus de 91,3 millions de francs. Cette augmentation provient de la différence entre les amortissements de 1953 (104,4 millions de francs) et les amortissements accumulés des installations supprimées pendant l'exercice et qui ne doivent plus figurer au compte des amortissements (13,1 millions de francs).

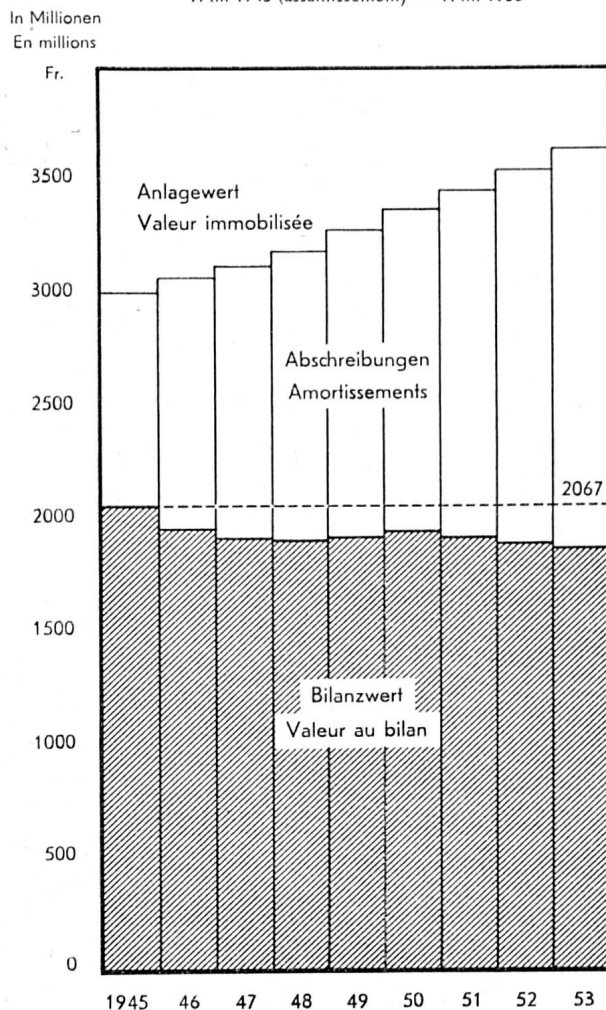
La valeur des *ouvrages inachevés* a diminué de 10,1 millions de francs par rapport au chiffre de l'année précédente.

Le montant relatif aux *terrains acquis en vue d'extension future* s'est accru de 0,5 million de francs. Les *participations*, qui ont reculé de 0,2 million de francs, se répartissent comme il suit:

Usines électriques	19 600 000
Divers	300 031
	<u>19 900 031</u>

Immeubles, installations et véhicules

A fin 1945 (assainissement) — A fin 1953



Valeurs réalisables et disponibles

La valeur des *approvisionnements de matériel* comprend:

	A fin 1952 fr.	A fin 1953 fr.
Matériel pour l'entretien et le renouvellement des immeubles et installations		
Voie de fer	55 505 279	58 615 312
Signaux et appareils de protection	4 017 563	4 002 480
Installations électriques	10 662 133	10 969 840
Matériel de construction divers	3 169 107	2 590 439
Matériel pour l'entretien et la construction de véhicules	32 600 616	31 683 173
Matériel divers		
Combustible	9 895 725	7 544 224
Uniformes	5 356 328	4 860 739
Objets d'inventaire	1 083 975	980 814
Matières d'éclairage, de nettoyage, de graissage, etc..	1 540 442	1 279 670
Divers	148 967	91 254
	<u>123 980 135</u>	<u>122 617 945</u>

Sauf pour le matériel de voie, les approvisionnements sont demeurés à peu près les mêmes que l'année précédente; ils correspondent au volume nécessaire à la bonne marche de l'exploitation. En 1953, les réserves de matériel de voie ont augmenté du fait que les délais de livraison ont diminué. Alors qu'à la fin de 1952, il restait à livrer 6800 tonnes de rails sur la quantité commandée durant l'année, en 1953, les ordres ont pu être exécutés dans leur presque totalité, hormis 1700 tonnes.

Les approvisionnements ont été évalués au prix de revient ou au prix du jour, quand celui-ci était inférieur, conformément aux prescriptions du code des obligations en la matière. Ils ont été amortis de 2,7 millions de francs (en 1952: 4,1 millions de francs) à la charge du compte de profits et pertes de l'exercice.

L'état des *titres en portefeuille* a peu augmenté par rapport à l'année précédente; il se compose des montants suivants:

	fr.
Obligations et créances diverses	1 009 641
Prêts hypothécaires	673 218
Actions	57 539
	<hr/>
	1 740 398

Les principaux montants des *débiteurs* qui, par rapport à l'année précédente, ont augmenté de 7,9 millions de francs, sont:

	fr.
Créances courantes envers les débiteurs	37 258 250
Compagnies de chemins de fer étrangères	6 169 730
Divers	11 287 148
	<hr/>
	54 715 128

Les *comptes d'ordre* figurant à l'actif du bilan sont de 4,5 millions de francs plus élevés qu'en 1952; ce sont:

	fr.
Contrôle du trafic	16 282 032
Travaux non achevés	1 440 621
Divers	1 865 599
	<hr/>
	19 588 252

Les *actifs transitoires* se composent des montants suivants:

	fr.
Avances aux gares pour le paiement de pensions et d'allocations de renchérissement	6 426 948
Primes anticipées à la CNAL	6 305 958
Divers	83 266
	<hr/>
	12 816 172

Dépenses à amortir

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.

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

Capital propre

Le *capital de dotation* de la Confédération est resté inchangé à 400 millions de francs; par contre, la *réserve légale* s'est accrue de 8 millions de francs prélevés sur le bénéfice net de l'année 1953.

La réserve pour la couverture de gros dommages est de 523 716 francs plus élevée, dont 500 000 francs au débit du compte de profits et pertes et 23 716 francs au débit des ports du Rhin à Bâle.

Capital de tiers

Les engagements à longue échéance sont de 74,9 millions de francs moins élevés qu'en 1952. Ils comprennent à la fin de l'année les emprunts suivants:

	Remboursement	fr.
4% Central-Suisse 1880	1883—1957	2 789 000
2 ⁸ / ₁₁ % Franco-Suisse 1868	1869—1958	2 682 900
3% Jougne-Eclépens 1869	1869—1968	3 079 500
3% Rente des chemins de fer 1890	— ¹⁾	69 333 000
3% CFF 1903, différé	1913—1962 ²⁾	40 416 500
3 ¹ / ₂ % » 1932	1938—1962	44 226 000
3 ¹ / ₂ % » 1935	1936—1960	27 288 000
3% » 1938	1949—1973 ²⁾	321 985 000
2 ¹ / ₂ % » 1939, rescriptions	} renouvelable jusqu'en 1963	25 000 000
2% » 1939, rescriptions		20 000 000
3 ¹ / ₄ % » 1946, Confédération suisse	1966	450 000 000
3 ¹ / ₄ % » 1947, Confédération suisse	1977	100 000 000
3% » 1949, Confédération suisse	1974	150 000 000
3 ¹ / ₂ % Bons de dépôts des CFF en faveur de la CPS	en tout temps	120 000 000
		<u>1 376 799 900</u>

Les engagements à courte échéance ont augmenté de 36,7 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	41 898 253
Compagnies de chemins de fer étrangères	11 970 780
Divers	61 961 919
	<u>115 830 952</u>

Autres articles du passif

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

	fr.
Provision pour l'aménagement d'un musée des transports	1 000 000
Provision pour la réorganisation de la comptabilité	416 657
Provision pour la revision de la classification des fonctions et la compensation du renchérissement sur les allocations supplémentaires et les indemnités diverses	17 474 000 ³⁾
Provision pour créances étrangères en souffrance	2 500 000
	<u>21 390 657</u>

Les comptes de régularisation figurant au passif du bilan ne donnent lieu à aucune observation spéciale. Dans les comptes d'ordre, l'article principal concerne les décomptes en suspens du contrôle du trafic (20,9 millions de francs) et dans les passifs transitoires, le prorata des intérêts non échus s'élève à 7 millions de francs.

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

²⁾ Peut être dénoncé prématurément.

³⁾ Dont 3,5 millions de francs à la charge de l'exercice 1952.

Remarques finales et propositions

Le compte de profits et pertes de l'année 1953 se solde par un bénéfice de 8 821 524 fr. 88. Ce montant comprend le bénéfice net de l'exercice 1953 de 8 675 299 fr. 67, ainsi que le report du solde de l'année précédente de 146 225 fr. 21. En vertu de l'art. 16, alinéa 1^a, de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux, de 1944, 8 millions de francs doivent être versés à la réserve légale. L'affectation du surplus, 821 524 fr. 88, incombe à l'Assemblée fédérale, lors de l'approbation des comptes.

De même que pour les exercices 1951 et 1952, nous avons porté en compte la totalité des amortissements réglementaires sur les immobilisations, ainsi que l'annuité entière destinée à combler l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure ».

Les conséquences financières qu'entraîne pour 1953 la revision de la classification des fonctions sont également comprises dans les chiffres que nous vous présentons.

Ainsi que ce fut le cas les années précédentes, le compte de profits et pertes de 1953 est grevé de charges qui ne concernent pas l'exercice: les intérêts du déficit de la réserve mathématique de la caisse de pensions et de secours, les allocations de renchérissement aux pensionnaires et l'annuité destinée à combler l'insuffisance d'amortissements. C'est en raison de ces lourdes charges financières que, malgré un résultat d'exploitation favorable, le bénéfice net n'est pas plus élevé et que, une fois de plus, aucun intérêt ne peut être servi sur le capital de dotation.

Nous appuyant sur le rapport de gestion et les comptes, nous nous permettons de vous faire les propositions suivantes:

1. Les comptes des Chemins de fer fédéraux suisses pour 1953 sont approuvés.
2. La gestion des Chemins de fer fédéraux suisses en 1953 est approuvée.
3. Après versement de 8 millions de francs à la réserve légale, le solde actif de 821 524 fr. 88 est reporté à compte nouveau.

Berne, le 13 avril 1954.

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

Le président,
Gschwind

Tableaux

Compte de construction

Compte d'exploitation

Compte de profits et pertes

Bilan

Compte des immobilisations et des amortissements

Clôture du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes 1903—1953

Recettes de transport 1903—1953

Compte de construction

Compte de 1952		Compte de 1953
fr.		fr.
	Dépenses de construction	
	pour:	
115 644 702.64	Immobilisations du chemin de fer	123 364 474.05
76 951 262.37	<i>Immeubles et installations</i>	83 663 474.50
20 025 535.16	Transformation et extension de gares et de bâtiments de service	21 084 631.57
4 254 052.52	Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie	4 613 179.74
11 902 936.04	Construction de nouvelles lignes et doublements de voies . . .	13 211 290.84
911 617.65	Electrification de lignes	796 486.30
35 528 338.46	Renouvellements de voies et d'installations de la ligne de contact	
478 157.80	Renouvellements de voies et de branchements	39 537 040.25
3 850 624.74	Renouvellements d'installations de la ligne de contact	453 096.95
	Achat de mobilier, machines et ustensiles	3 967 748.85
38 693 440.27	<i>Véhicules</i>	39 700 999.55
8 949 396.45	Véhicules moteurs	8 943 422.65
24 539 220.25	Voitures et fourgons	22 578 531.40
4 984 057.57	Wagons et wagons de service	8 145 073.30
220 766.—	Bateaux	33 972.20
7 561 217.35	Immobilisations des usines électriques	7 559 043.66
6 979 984.86	Usines électriques	6 453 563.17
20 223.45	Lignes de transport	349 299.75
561 009.04	Sous-stations	756 180.74
4 049 909.20	Immobilisations des ateliers	3 685 356.15
127 255 829.19		134 608 873.86

pour l'année 1953

Compte de 1952		Compte de 1953
fr.		fr.
	Comptabilisation des dépenses de construction	
	à la charge de:	
101 040 840.21	Compte des immobilisations (Dépenses de construction actives) . . .	107 654 019.30
90 689 502.07	Chemin de fer	97 523 877.66
53 481 658.80	Immeubles et installations	58 983 009.31
37 207 843.27	Véhicules	38 540 868.35
6 810 524.64	Usines électriques	6 784 356.04
3 521 589.80	Ateliers	3 073 231.60
19 223.70	Service des bateaux sur le lac de Constance	272 554.—
26 214 988.98	Compte d'exploitation (Dépenses de construction non actives) . . .	26 954 854.56
24 935 976.87	Chemin de fer	25 568 042.39
23 450 379.87	Immeubles et installations	24 662 649.39
1 485 597.—	Véhicules	905 393.—
750 692.71	Usines électriques	774 687.62
528 319.40	Ateliers	612 124.55
127 255 829.19		134 608 873.86

Compte d'exploitation

Compte de 1952		Compte de 1953
fr.	Charges	fr.
33 404 222.60	Administration	35 353 811.24
472 301 580.82	Exploitation	490 609 278.05
17 739 364.86	<i>Direction et charges générales</i>	22 670 640.69
305 812 925.62	<i>Prestations d'exploitation</i>	314 295 237.19
9 481 372.31	Surveillance de la voie	9 524 235.43
170 107 793.72	Service des gares	177 009 617.91
38 668 821.44	Accompagnement des trains	39 547 906.60
86 917 760.15	Traction	87 464 253.75
637 178.—	Service des bateaux sur le lac de Constance	749 223.50
148 749 290.34	<i>Entretien</i>	153 643 400.17
83 970 805.86	Immeubles et installations	87 625 160.40
64 778 484.48	Véhicules	66 018 239.77
13 996 327.78	Divers	12 730 447.24
519 702 131.20	Total des charges	538 693 536.53
211 734 233.79	Excédent d'exploitation	209 773 540.41
731 436 364.99		748 467 076.94

pour l'année 1953

Compte de 1952		Compte de 1953
fr.	Produits	fr.
670 735 307.66	Recettes de transport	687 080 492.79
299 842 494.61	Trafic-voyageurs	304 192 510.25
370 892 813.05	Trafic-marchandises	382 887 982.54
23 780 552.93	Transport des bagages et envois express	24 665 554.23
28 317 592.20	Transports postaux	29 001 603.50
6 028 626.94	Transport des animaux	6 479 274.23
312 766 040.98	Transport des marchandises	322 741 550.58
60 701 057.33	Produits divers	61 386 584.15
731 436 364.99	Total des produits	748 467 076.94

Compte de profits et pertes

Compte de 1952		Compte de 1953
fr.	Charges	fr.
104 110 268.94	Amortissements des immobilisations	105 015 197.17
4 312 174.21	Amortissements des valeurs réalisables et disponibles	2 729 347.46
49 498 615.73	Frais de capitaux	48 739 639.24
45 885 220.75	<i>intérêts des engagements à longue échéance.</i>	44 994 196.25
2 448 912.62	<i>intérêts des engagements à courte échéance</i>	2 507 963.55
661 000.—	<i>amortissements de frais d'emprunts</i>	661 000.—
503 482.36	<i>frais de finance</i>	576 479.44
23 446 075.65	Versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours . . .	25 328 493.85
23 664 216.15	Allocations de renchérissement aux pensionnaires	21 739 763.25
500 000.—	Réserve pour la couverture de gros dommages	500 000.—
1 665 893.29	Autres charges	760 904.06
20 000 000.—	Couverture de l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobili- sations « frais généraux » et « infrastructure »	20 000 000.—
227 197 243.97	Total des charges	224 813 345.03
8 146 225.21	Bénéfice net	8 821 524.88
8 000 000.—	<i>Versement à la réserve légale</i>	8 000 000.—
146 225.21	<i>Solde actif à la disposition de l'Assemblée fédérale</i>	821 524.88
235 343 469.18		233 634 869.91

pour l'année 1953

Compte de 1952		Compte de 1953
fr.	Produits	fr.
—	Solde actif de l'année 1952	146 225.21
211 734 233.79	Excédent d'exploitation	209 773 540.41
18 751 391.80	Amortissements et intérêts internes	19 486 845.60
646 945.97	Produit brut des terrains achetés en vue d'extension future	519 986.60
901 079.05	Produit des participations	890 675.05
405 834.44	Produit des valeurs réalisables et disponibles	610 501.41
2 903 984.13	Autres produits	2 207 095.63
235 343 469.18	Total des produits	233 634 869.91

Compte de 1952		Compte de 1953
fr.	Actif	fr.
1 786 524 335.05	Immobilisations	1 784 452 574.80
1 654 705 100.95	Immeubles, installations et véhicules.	1 662 448 935.43
101 872 953.40	Ouvrages inachevés	91 797 007.92
9 836 995.95	Terrains acquis en vue d'extension future	10 306 600.45
20 109 284.75	Participations	19 900 031.—
185 792 059.79	Valeurs réalisables et disponibles	195 725 688.44
123 980 135.11	Approvisionnements de matériel	122 617 945.21
1 467 131.65	Titres en portefeuille	1 740 398.25
46 793 378.90	Débiteurs	54 715 127.89
13 551 414.13	Caisse, comptes de chèques postaux, banques	16 652 217.09
28 553 621.01	Comptes de régularisation	32 404 424.35
15 093 330.74	Comptes d'ordre	19 588 251.90
13 460 290.27	Actifs transitoires	12 816 172.45
125 427 818.15	Dépenses à amortir	104 766 818.15
118 330 599.35	Insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations «frais généraux» et « infrastructure »	98 330 599.35
7 097 218.80	Frais d'émission et de conversion des emprunts	6 436 218.80
2 126 297 834.—		2 117 349 505.74

31 décembre 1953

Compte de 1952		Compte de 1953
fr.	Passif	fr.
434 085 667.07	Capital propre	442 609 383.07
400 000 000.—	Capital de dotation	400 000 000.—
16 000 000.—	Réserve légale	24 000 000.—
18 085 667.07	Réserve pour la couverture de gros dommages	18 609 383.07
1 647 416 411.87	Capital de tiers	1 609 196 198.56
1 451 697 900.—	Engagements à longue échéance	1 376 799 900.—
631 697 900.—	Emprunts consolidés	556 799 900.—
700 000 000.—	Prêts du Département fédéral des finances	700 000 000.—
120 000 000.—	Bons de dépôt en faveur de la caisse de pensions et de secours des CFF	120 000 000.—
195 718 511.87	Engagements à courte échéance	232 396 298.56
23 436 240.75	Créance du Département fédéral des finances, compte courant . . .	55 947 896.92
25 409 715.23	Créance des caisses de secours des CFF	34 881 284.24
3 422 573.95	Titres et coupons échus	3 169 586.45
13 863 555.95	Obligations dérivant des rentes-responsabilité civile et des suppléments de rente en cours.	14 163 146.70
6 530 575.70	Dépôts en espèces, retenues de garantie d'entrepreneurs, etc. . . .	6 929 739.45
120 582 892.33	Créanciers divers	115 830 951.81
2 472 957.96	Banques	1 473 692.99
3 916 657.40	Provisions	21 390 657.40
40 732 872.45	Comptes de régularisation	43 331 741.83
32 764 848.50	Comptes d'ordre	35 894 389.83
7 968 023.95	Passifs transitoires	7 437 352.—
146 225.21	Solde actif à disposition de l'Assemblée fédérale	821 524.88
2 126 297 834.—		2 117 349 505.74

Compte des immobilisations et des

Groupe d'immobilisations	Valeur immobilisée			
	au début de l'année	Changements au cours de l'exercice		à la fin de l'année
		Augmentation	Diminution	
1	2	3	4	5
	fr.	fr.	fr.	fr.
Chemin de fer	3 132 684 538.06	110 909 182.71	18 027 243.20	3 225 566 477.57
Immeubles et installations	2 226 783 158.78	57 286 868.21	12 360 506.50	2 271 709 520.49
Frais généraux (projets et direction des travaux, intérêts de construction)	193 064 845.83	—	1 116 680. —	191 948 165.83
Terrains et droits	200 579 593.72	129 580.10	116 740. —	200 592 433.82
Infrastructure:				
Ponts, viaducs et ponceaux	206 814 175.72	1 451 938.55	21 380. —	208 244 734.27
Autres ouvrages (tunnels, remblais, tranchées, ballastage)	551 200 737.24	2 320 905.20	42 380. —	553 479 262.44
Voie de fer	384 626 739.93	31 629 456.75	8 655 400. —	407 600 796.68
Bâtiments et installations fixes:				
Bâtiments administratifs	9 405 331.46	—	35 000. —	9 370 331.46
Bâtiments du service de l'exploitation	231 876 040.76	10 898 736.43	1 142 396.50	241 632 380.69
Installations de gare, des ateliers d'exploitation et des services accessoires	38 474 957.26	1 325 816.49	119 820. —	39 680 953.75
Installations de la ligne de contact	155 482 772.16	1 561 193. —	293 650. —	156 750 315.16
Télécommunications et installations de sécurité	203 436 114.78	5 143 374.06	676 490. —	207 902 998.84
Mobilier et ustensiles	51 821 849.92	2 825 867.63	140 570. —	54 507 147.55
Véhicules	905 901 379.28	53 622 314.50	5 666 736.70	953 856 957.08
Véhicules moteurs	398 762 016.37	12 736 559.30	2 663 726.35	408 834 849.32
Voitures et fourgons	317 163 748.80	33 115 608.20	2 840 597. —	347 438 760. —
Wagons à marchandises et de service	189 975 614.11	7 770 147. —	162 413.35	197 583 347.76
Usines électriques	255 627 261.47	3 255 240.32	334 180. —	258 548 321.79
Concessions et droits	3 252 098.98	90 622.85	14 000. —	3 328 721.83
Terrains	1 697 208.85	35 253.60	—	1 732 462.45
Installations hydrauliques et autres travaux d'infrastructure	89 486 573.89	265 167.61	—	89 751 741.50
Conduites forcées, vannes	16 614 399.48	41 860.85	—	16 656 260.33
Bâtiments des usines électriques et des sous-stations	29 798 959.36	116 054.15	—	29 915 013.51
Installations mécaniques et électriques des usines et sous- stations	70 193 277.45	2 670 569.16	318 980. —	72 544 866.61
Lignes de transport	42 264 390.13	—	—	42 264 390.13
Mobilier et ustensiles	2 320 353.33	35 712.10	1 200. —	2 354 865.43
Ateliers	44 203 889.68	3 292 987.75	307 679.75	47 189 197.68
Terrains	1 651 792.45	—	—	1 651 792.45
Chemins, voies	2 357 966.70	94 033.55	6 589.40	2 445 410.85
Bâtiments	18 521 133.68	1 112 101.90	82 135.50	19 551 100.08
Installations	10 342 263.20	841 991.35	98 741.35	11 085 513.20
Machines, mobilier et ustensiles	11 330 733.65	1 244 860.95	120 213.50	12 455 381.10
Service des bateaux sur le lac de Constance	3 384 404.57	272 554. —	—	3 656 958.57
Terrains	17 736. —	—	—	17 736. —
Bâtiments	201 674.30	—	—	201 674.30
Ports	416 321.27	—	—	416 321.27
Installations	201 753.12	—	—	201 753.12
Machines, mobilier et ustensiles	147 568.50	17 815.80	—	165 384.30
Bateaux	2 399 351.38	254 738.20	—	2 654 089.58
	3 435 900 093.78	117 729 964.78	18 669 102.95	3 534 960 955.61

1) Amortissement industriel supplémentaire, selon le règlement sur les amortissements, pour l'adaptation partielle des amortissements ordinaires aux frais de réacquisition

amortissements pour l'année 1953

Amortissements					Valeur au bilan			
au début de l'année	Changements au cours de l'exercice			à la fin de l'année	au début de l'année	à la fin de l'année		
	Augmentation (amortissements annuels)		Diminution (Amortissements cumu- lés pour les instal- lations supprimées)					
6	7		8	9	10	11		
fr.	en % de la col. 2	fr.	fr.	fr.	fr.	en % de la col. 2	fr.	en % de la col. 5
1 643 804 495.79		97 336 846. —	12 572 318.35	1 728 569 023.44	1 488 880 042.27	47,5	1 496 997 454.13	46,4
1 074 960 970.44		51 750 425. —	7 058 010. —	1 119 653 385.44	1 151 822 188.34	51,7	1 152 056 135.05	50,7
119 735 346. —	1,5	2 895 973. —	607 660. —	122 023 659. —	73 329 499.83	38,0	69 924 506.83	36,4
—	—	—	—	—	200 579 593.72	100	200 592 433.82	100
92 013 338. —	1,5	3 102 213. —	19 660. —	95 095 891. —	114 800 837.72	55,5	113 148 843.27	54,3
183 904 677.15	1,0	5 512 007. —	36 410. —	189 380 274.15	367 296 060.09	66,6	364 098 988.29	65,8
336 719 918.10		19 738 802. —	4 630 810. —	351 827 910.10	47 906 821.83	12,5	55 772 886.58	13,7
261 919 918.10	3,0	11 538 802. —	4 630 810. —	268 827 910.10				
74 800 000. —	1)	8 200 000. —	—	83 000 000. —				
2 206 379. —	1,0	94 053. —	17 500. —	2 282 932. —	7 198 952.46	76,5	7 087 399.46	75,6
96 021 476. —	2,0	4 637 521. —	696 030. —	99 962 967. —	135 854 564.76	58,6	141 669 413.69	58,6
21 253 534.09	3,0	1 154 250. —	91 780. —	22 316 004.09	17 221 423.17	44,8	17 364 949.66	43,8
80 689 412. —	2,5	3 887 069. —	206 050. —	84 370 431. —	74 793 360.16	48,1	72 379 884.16	46,2
111 417 800. —	4,0	8 137 445. —	644 830. —	118 910 415. —	92 018 314.78	45,2	88 992 583.84	42,8
30 999 090.10	5,0	2 591 092. —	107 280. —	33 482 902.10	20 822 759.82	40,2	21 024 245.45	38,6
568 843 525.35		45 586 421. —	5 514 308.35	608 915 638. —	337 057 853.93	37,2	344 941 319.08	36,2
540 543 525.35		33 386 421. —	5 514 308.35	568 415 638. —				
28 300 000. —	1)	12 200 000. —	—	40 500 000. —				
275 309 080. — ³⁾	4,0 + 1)	23 050 481. —	2 593 238. —	295 766 323. —	123 452 936.37	31,0	113 068 526.32	27,7
177 645 613. — ³⁾	4,0 + 1)	15 686 550. —	2 758 657. —	190 573 506. —	139 518 135.80	44,0	156 865 254. —	45,1
115 888 832.35 ³⁾	2,5 + 1)	6 849 390. —	162 413.35	122 575 809. —	74 086 781.76	39,0	75 007 538.76	38,0
109 272 402.12		5 747 656. —	286 340. —	114 733 718.12	146 354 859.35	57,3	143 814 603.67	55,6
898 029. —	1,0	32 521. —	—	930 550. —	2 354 069.98	72,4	2 398 171.83	72,0
—	—	—	—	—	1 697 208.85	100	1 732 462.45	100
25 265 524. —	1,5	1 342 299. —	—	26 607 823. —	64 221 049.89	71,8	63 143 918.50	70,4
9 982 356. —	3,0	498 432. —	—	10 480 788. —	6 632 043.48	39,9	6 175 472.33	37,1
9 254 596. —	2,0	595 979. —	—	9 850 575. —	20 544 363.36	68,9	20 064 438.51	67,1
41 944 909. —	3,0	2 105 798. —	285 440. —	43 765 267. —	28 248 368.45	40,2	28 779 599.61	39,7
20 709 003.12	2,5	1 056 610. —	—	21 765 613.12	21 555 387.01	51,0	20 498 777.01	48,5
1 217 985. —	5,0	116 017. —	900. —	1 333 102. —	1 102 368.33	47,5	1 021 763.43	43,4
25 022 964.70		1 282 598. —	258 776.30	26 046 786.40	19 180 924.98	43,4	21 142 411.28	44,8
—	—	—	—	—	1 651 792.45	100	1 651 792.45	100
1 167 074.30	1,5	35 370. —	3 696.90	1 198 747.40	1 190 892.40	50,5	1 246 663.45	51,0
9 573 112.90	2,0	370 423. —	62 788.15	9 880 747.75	8 948 020.78	48,3	9 670 352.33	49,5
6 576 643.25	3,0	310 268. —	78 719. —	6 808 192.25	3 765 619.95	36,4	4 277 320.95	38,6
7 706 134.25	5,0	566 537. —	113 572.25	8 159 099. —	3 624 599.40	32,0	4 296 282.10	34,5
3 095 130.22		67 362. —	—	3 162 492.22	289 274.35	8,5	494 466.35	13,5
—	—	—	—	—	17 736. —	100	17 736. —	100
201 674.30	2,0	—	—	201 674.30	—	—	—	—
416 321.27	1,5	—	—	416 321.27	—	—	—	—
201 753.12	3,0	—	—	201 753.12	—	—	—	—
96 279.20	5,0	7 378. —	—	103 657.20	51 289.30	34,8	61 727.10	37,3
2 179 102.33	2,5	59 984. —	—	2 239 086.33	220 249.05	9,2	415 003.25	15,6
1 781 194 992.83	3,23 2)	104 434 462. —	13 117 434.65	1 872 512 020.18	1 654 705 100.95	48,2	1 662 448 935.43	47,0

2) Taux moyen, calculé sur le total de la valeur immobilisée, sans les terrains et sans les installations complètement amorties du service des bateaux sur le lac de Constance

3) Au 1er janvier 1953, les amortissements ont été répartis à nouveau entre les divers groupes de véhicules, selon l'âge réel du matériel roulant

Clôtures du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes 1903—1953

Année	Compte d'exploitation			Compte de profits et pertes				Année
	Recettes d'exploitation	Dépenses d'exploitation	Excédent des recettes d'exploitation	Recettes	Dépenses	Solde actif	Solde passif	
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	
1903	111 162 317	72 843 405	38 318 912	52 733 897	52 818 046	—	84 149	1903
1904	114 631 785	77 587 053	37 044 732	53 163 791	53 606 926	—	443 135	1904
1905	120 677 369	80 156 945	40 520 424	55 484 628	54 893 629	590 999	—	1905
1906	132 837 573	87 407 906	45 429 667	58 212 022	53 435 232	4 776 790	—	1906
1907	142 934 991	96 450 388	46 484 603	57 615 928	55 680 543	1 935 385	—	1907
1908	142 129 314	100 958 946	41 170 368	52 668 511	55 952 398	—	3 283 887	1908
1909	165 540 622	111 550 171	53 990 451	64 662 073	71 292 372	—	6 630 299	1909
1910	187 604 055	117 130 672	70 473 383	83 078 335	75 129 577	7 948 758	—	1910
1911	196 511 857	124 647 775	71 864 082	85 195 477	78 084 593	7 110 884	—	1911
1912	206 056 419	136 883 959	69 172 460	84 342 944	75 116 349	9 226 595	—	1912
1913	212 721 315	142 405 716	70 315 599	85 800 944	84 187 587	1 613 357	—	1913
1914	183 538 680	135 194 538	48 344 142	60 873 607	78 108 858	—	17 235 251	1914
1915	176 271 286	125 529 063	50 742 223	62 260 685	78 890 805	—	16 630 120	1915
1916	192 597 561	138 762 930	53 834 631	66 614 352	85 321 179	—	18 706 827	1916
1917	201 441 792	158 907 063	42 534 729	53 460 460	82 698 855	—	29 238 395	1917
1918	239 288 579	217 714 510	21 574 069	33 610 554	88 459 481	—	54 848 927	1918
1919	341 746 756	290 892 080	50 854 676	65 573 214	96 417 278	—	30 844 064	1919
1920	394 030 776	358 327 883	35 702 893	63 737 612	95 438 926	—	31 701 314	1920
1921	353 972 187	341 918 002	12 054 185	34 339 857	106 845 698	—	72 505 841	1921
1922	344 215 450	313 712 867	30 502 583	75 955 833	121 469 512	—	45 513 679	1922
1923	367 694 186	260 246 837	107 447 349	124 186 520	120 495 532	3 690 988	—	1923
1924	404 510 301	272 031 489	132 478 812	148 793 341	133 639 807	15 153 534	—	1924
1925	385 942 258	276 071 357	109 870 901	137 803 196	136 318 255	1 484 941	—	1925
1926	376 079 223	266 152 873	109 926 350	128 950 489	138 529 830	—	9 579 341	1926
1927	395 525 415	267 050 533	128 474 882	150 138 417	146 987 261	3 151 156	—	1927
1928	420 167 809	268 560 075	151 607 734	173 256 621	166 160 338	7 096 283	—	1928
1929	431 357 872	280 382 031	150 975 841	208 612 358	193 578 194	15 034 164	—	1929
1930	420 546 375	291 419 950	129 126 425	154 831 536	153 236 698	1 594 838	—	1930
1931	389 449 904 ¹⁾	283 282 101	106 167 803	139 314 407	149 388 067	—	10 073 660	1931
1932	342 953 326 ²⁾	273 301 767	69 651 559	108 770 302	158 593 506	—	49 823 204	1932
1933	336 615 946	259 924 815	76 691 131	105 055 217	153 873 822	—	48 818 605	1933
1934	333 586 857	247 572 243	86 014 614	114 506 954	157 476 061	—	42 969 107	1934
1935	314 775 834	240 337 181	74 438 653	100 925 775	159 648 635	—	58 722 860	1935
1936	291 366 033	224 727 854	66 638 179	95 348 108	163 028 483	—	67 680 375	1936
1937	338 312 023	224 628 513	113 683 510	141 765 903	156 322 681	—	14 556 778	1937
1938	323 141 000	229 484 644	93 656 356	121 119 786	156 357 837	—	35 238 051	1938
1939	361 168 840 ³⁾	223 895 145	137 273 695	165 504 070	158 025 918	7 478 152	—	1939
1940	397 795 443	238 767 329	159 028 114	191 321 928	177 916 995	13 404 933	—	1940
1941	454 993 471	260 611 890	194 381 581	232 628 709	214 162 905	18 465 804	—	1941
1942	468 327 091	288 397 820	179 929 271	224 067 725	221 568 135	2 499 590	—	1942
1943	479 202 331	315 573 659	163 628 672	194 691 084	194 299 677	391 407	—	1943
1944	504 677 007	345 239 218	159 437 789	223 126 120	223 102 702	23 418	—	1944
1945	511 591 028	365 157 930	146 433 098	160 881 542	186 477 669	—	25 596 127	1945
1946	586 510 263	387 415 430 ⁴⁾	199 094 833	227 043 396	201 678 216	25 365 180 ⁵⁾	—	1946
1947	634 787 142	437 222 967	197 564 175	219 927 267	194 518 954	25 408 313	—	1947
	Produits d'exploitation	Charges d'exploitation	Excédent d'exploitation	Produits	Charges	Solde actif	Solde passif	
1948 ⁶⁾	677 329 740	495 620 935	181 708 805	205 349 535	190 338 723	15 010 812	—	1948 ⁷⁾
1949	635 528 825	503 546 191	131 982 634	160 775 256	200 542 000	—	39 766 744	1949
1950	641 868 714	487 036 400	154 832 314	177 210 906	177 210 906	— ⁷⁾	—	1950
1951	715 483 118	501 112 402	214 370 716	237 025 049	229 025 049	8 000 000	—	1951
1952	731 436 365	519 702 131	211 734 234	235 343 469	227 197 244	8 146 225	—	1952
1953	748 467 077	538 693 537	209 773 540	233 488 645	224 813 345	8 675 300 ⁸⁾	—	1953

1) à partir de 1931, sans le produit brut des usines électriques.

2) à partir de 1932, sans le produit brut des ateliers.

3) à partir de 1939, sans le produit brut de l'économat.

4) Sans les frais pour le remplacement d'immeubles et d'installations qui figurent dans le compte de construction à partir du 1er janvier 1946.

5) Montant porté à 25 365 180 fr. par l'arrêté du Conseil fédéral du 12 juin 1947 sur l'approbation des comptes et du rapport de gestion des CFF pour l'année 1946. Il s'agit du premier arrêté après l'assainissement; les résultats des années antérieures ne peuvent être comparés avec ceux des années suivantes, parce que le compte de profits et pertes avait été débité d'une manière insuffisante au chapitre des charges.

6) A partir du 1er janvier 1948, un nouveau système comptable a été introduit; dès cette date, les résultats ne sont pas comparables à ceux des années antérieures.

7) L'excédent des produits de fr. 1 669 400,65 a été porté, selon décision du Département des postes et chemins de fer, au compte de profits et pertes pour amortir l'insuffisance d'amortissement.

8) Bénéfice de l'exercice en cause, sans le report de l'année précédente.

Recettes de transport 1903—1953

Année	Transport des voyageurs		Transport des bagages, animaux et marchandises		Transports postaux		Total fr.	Année
	fr.	%	fr.	%	fr.	%		
1903	43 909 319	41,40	61 226 977	57,73	917 046	0,87	106 053 342	1903
1904	45 427 823	41,61	62 716 318	57,45	1 021 227	0,94	109 165 368	1904
1905	48 154 781	41,89	65 744 469	57,19	1 063 915	0,92	114 963 165	1905
1906	53 516 096	42,17	72 235 881	56,91	1 169 517	0,92	126 921 494	1906
1907	56 283 797	41,18	79 156 691	57,92	1 233 355	0,90	136 673 843	1907
1908	58 046 388	42,78	76 377 584	56,28	1 279 025	0,94	135 702 997	1908
1909	66 457 152	41,86	90 652 214	57,11	1 635 818	1,03	158 745 184	1909
1910	75 598 155	42,03	102 378 861	56,92	1 884 736	1,05	179 861 752	1910
1911	77 855 305	41,31	108 602 135	57,62	2 011 177	1,07	188 468 617	1911
1912	79 741 480	40,33	115 789 503	58,57	2 166 191	1,10	197 697 174	1912
1913	84 589 152	41,51	116 985 400	57,40	2 214 711	1,09	203 789 263	1913
1914	72 133 759	41,18	101 200 404	57,77	1 833 897	1,05	175 168 060	1914
1915	56 116 761	33,59	109 206 815	65,38	1 721 506	1,03	167 045 082	1915
1916	63 028 485	34,80	116 704 138	64,43	1 396 750	0,77	181 129 373	1916
1917	69 688 729	37,01	116 800 929	62,02	1 822 648	0,97	188 312 306	1917
1918	74 016 223	32,83	149 075 283	66,13	2 333 247	1,04	225 424 753	1918
1919	99 726 666	30,31	226 441 552	68,82	2 881 095	0,87	329 049 313	1919
1920	123 252 769	32,34	254 723 277	66,84	3 131 359	0,82	381 107 405	1920
1921	124 806 120	37,60	201 929 111	60,83	5 210 683	1,57	331 945 914	1921
1922	121 130 924	37,23	199 117 541	61,20	5 114 351	1,57	325 362 816	1922
1923	127 163 161	36,52	214 472 581	61,60	6 530 811	1,88	348 166 553	1923
1924	132 450 507	34,74	242 197 584	63,54	6 543 692	1,72	381 191 783	1924
1925	139 564 246	38,56	215 545 496	59,56	6 794 880	1,88	361 904 622	1925
1926	137 397 163	38,98	207 954 938	59,00	7 103 473	2,02	352 455 574	1926
1927	142 821 280	38,60	219 471 693	59,32	7 704 755	2,08	369 997 728	1927
1928	151 367 138	38,65	231 603 831	59,13	8 692 994	2,22	391 663 963	1928
1929	156 241 518	38,87	236 592 537	58,86	9 111 198	2,27	401 945 253	1929
1930	159 120 836	40,68	222 976 383	57,00	9 080 093	2,32	391 177 312	1930
1931	150 722 568	40,36	213 919 834	57,28	8 808 353	2,36	373 450 755	1931
1932	136 755 361	41,35	185 984 621	56,23	8 014 890	2,42	330 754 872	1932
1933	135 213 517	41,71	181 132 330	55,88	7 824 175	2,41	324 170 022	1933
1934	133 214 665	41,47	180 445 260	56,17	7 596 525	2,36	321 256 450	1934
1935	126 344 291	41,69	169 504 256	55,94	7 192 081	2,37	303 040 628	1935
1936	120 168 760	43,02	152 268 879	54,51	6 883 781	2,47	279 321 420	1936
1937	133 034 132	41,11	180 915 622	55,91	9 645 080	2,98	323 594 834	1937
1938	131 906 116	42,88	165 849 289	53,91	9 867 589	3,21	307 622 994	1938
1939	133 639 884	38,42	204 600 573	58,83	9 566 861	2,75	347 807 318	1939
1940	1 6 217 605	35,47	238 444 624	62,09	9 382 241	2,44	384 044 470	1940
1941	1 1 620 250	36,73	268 257 812	60,96	10 162 903	2,31	440 040 965	1941
1942	176 811 536	39,09	264 657 609	58,50	10 900 906	2,41	452 370 051	1942
1943	193 685 406	41,92	256 485 920	55,52	11 834 428	2,56	462 005 754	1943
1944	222 580 181	45,84	249 906 471	51,47	13 050 370	2,69	485 537 022	1944
1945	254 254 183	51,58	224 048 880	45,45	14 666 461	2,97	492 969 524	1945
1946	258 239 672	45,80	290 276 592	51,48	15 314 482	2,72	563 830 746	1946
1947	269 966 812	44,14	325 410 151	53,21	16 211 791	2,65	611 588 754	1947
1948	276 623 663	44,64	326 384 509	52,67	16 647 060	2,69	619 655 232	1948
1949	278 250 472	47,77	287 596 484	49,38	16 600 721	2,85	582 447 677	1949
1950	263 788 911	44,73	308 871 091	52,38	17 034 635	2,89	589 694 637	1950
1951	274 354 045	41,74	360 684 580	54,88	22 199 795	3,38	657 238 420	1951
1952	299 842 495	44,70	342 575 221	51,08	28 317 592	4,22	670 735 308	1952
1953	304 192 510	44,27	353 886 379	51,51	29 001 604	4,22	687 080 493	1953

