

Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1954)

Artikel: Rapport de gestion
Autor: Gschwind
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676150>

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: 25.04.2026

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

Rapport de gestion

Partie générale

A. Trafic et recettes de transport

En 1954, l'activité des Chemins de fer fédéraux a continué de ressentir les heureux effets de la situation économique toujours favorable de la Suisse, ce qui s'est traduit par un léger accroissement des transports de voyageurs et une nette progression du trafic des marchandises.

En *service des voyageurs*, le recul quantitatif enregistré en 1953 a donc fait place à une reprise. Le nombre des voyageurs transportés a en effet passé à 204,47 millions, ce qui fait un million de personnes, ou 0,5 %, de plus qu'en 1953. Ce phénomène est dû à l'intensification du trafic par abonnements pour parcours déterminés et du mouvement des étrangers. L'augmentation, constatée depuis quelques années, du nombre des touristes étrangers résulte de la libération croissante des possibilités internationales de voyage et de paiement. Les arrivées d'étrangers ont passé de 3,22 à 3,43 millions et les nuitées de 10,66 à 11,34 millions. Comme l'an passé, ce sont les touristes allemands qui forment le plus fort contingent de visiteurs du dehors; ils sont suivis par les Français et les Anglais. En revanche, l'inclémence persistante du temps a légèrement contracté le mouvement touristique interne, qui s'est chiffré par 2,50 millions d'arrivées et 11,35 millions de nuitées.

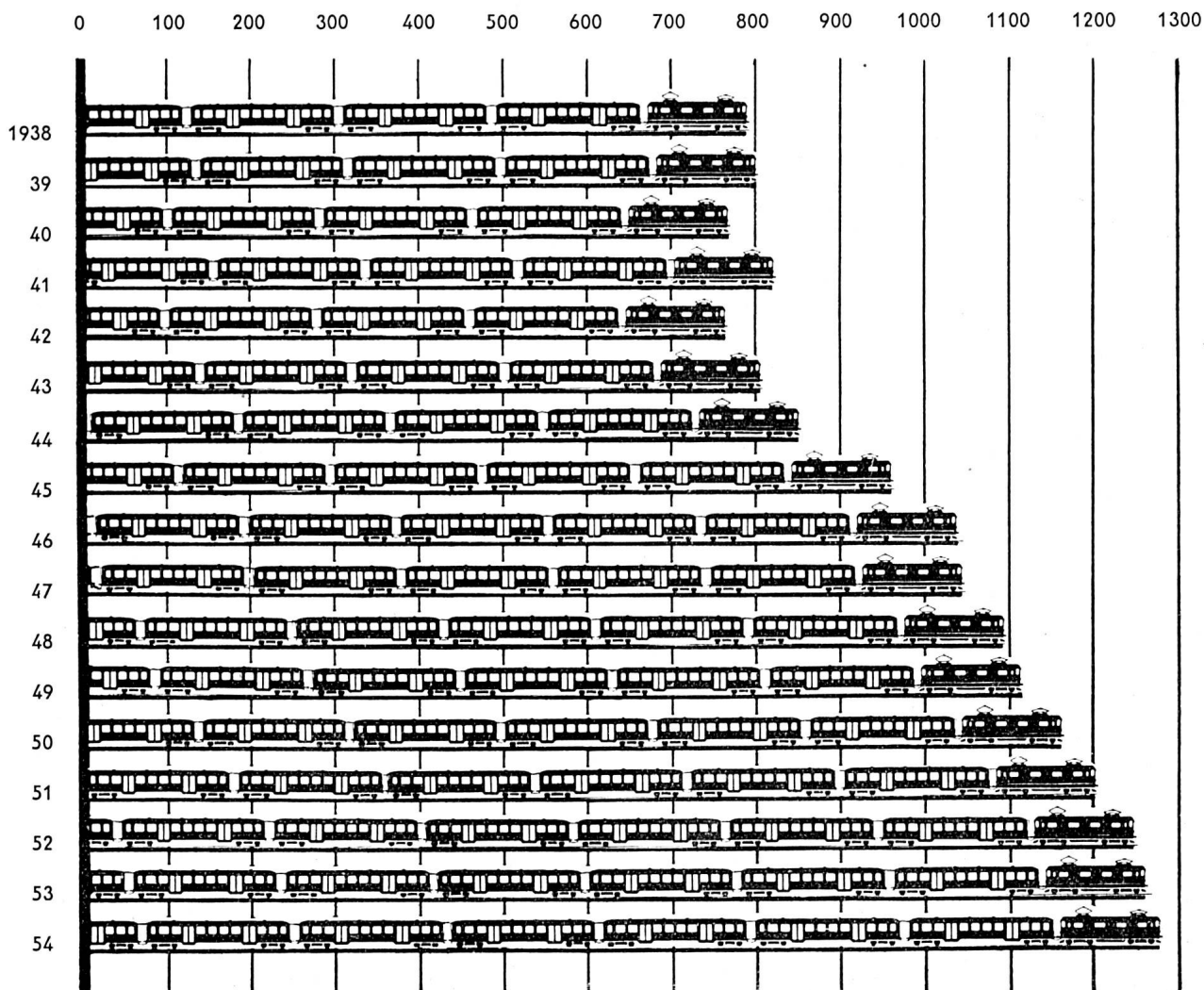
Les *recettes du service des voyageurs* se sont élevées à 305,11 millions de francs, ce qui fait 917 000 francs, ou 0,3%, de plus que les recettes record de 1953.

Le *trafic des marchandises* a connu un essor constant, qui s'est particulièrement accentué depuis le milieu de l'année. Les quantités transportées en trafic des bagages, de la poste, des animaux et des marchandises ont augmenté de 1,59 million de tonnes, ou 8,2 %, pour passer à 21 millions de tonnes. Environ 25% de cet accroissement concerne le premier semestre et 75% le second. Le développement du volume des marchandises provient de l'importante reprise des importations, qui ont maintenant dépassé quelque peu le chiffre maximum de 1951, et de l'extension des exportations, particulièrement prononcée les derniers mois de l'année écoulée. Le trafic international de transit continue de marquer une forte tendance ascendante et le trafic interne a lui aussi légèrement augmenté.

Les *recettes globales du trafic des marchandises* ont été de 413,47 millions de francs; elles dépassent ainsi de 30,59 millions de francs, ou 8,0%, le chiffre record de 1953.

Kilomètres-essieux de trains de voyageurs

(en millions)



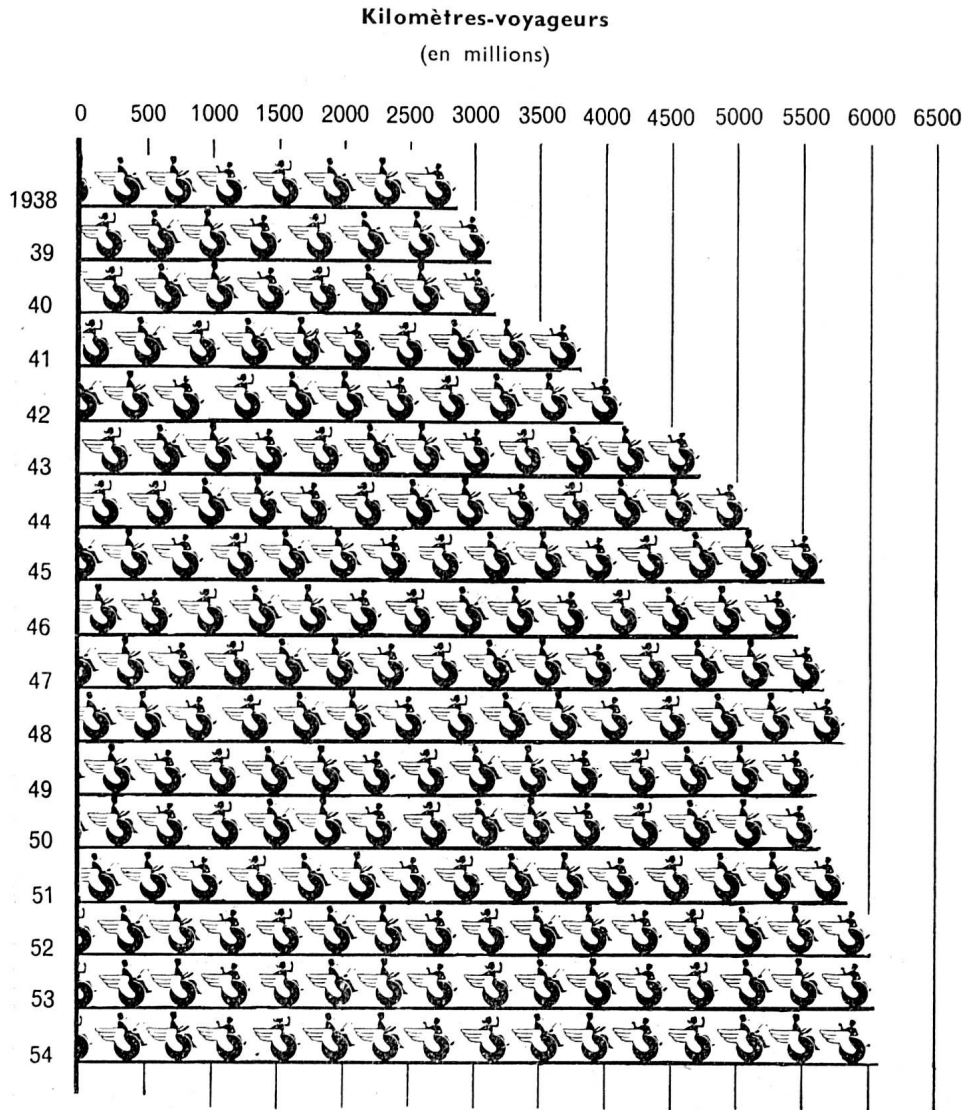
Les recettes totales de trafic sont de 31,50 millions de francs, ou 4,6%, supérieures à celles de l'année précédente; elles se sont élevées à 718,58 millions de francs, chiffre jamais atteint jusqu'ici.

Les parcours de trains de voyageurs ont passé à 50,50 millions de kilomètres/train, ce qui fait 567 000, ou 1,1%, de plus qu'en 1953, tandis que les kilomètres-tonnes brutes n'ont été que de 10,58 milliards, ce qui représente une baisse de 214 millions, ou 2,0%. Ce recul provient de la mise en service accrue de voitures légères en acier et de compositions de trains-navettes. La tare moyenne d'une voiture légère en acier à quatre essieux est en effet de 28 tonnes, tandis que celle des voitures plus anciennes à quatre essieux est de 40 tonnes. Pour les trains de marchandises, l'accroissement du trafic a eu pour effet que les kilomètres-trains se sont élevés à 17,38 millions (augmentation: 524 000, ou 3,1%) et les kilomètres-tonnes brutes à 7,80 milliards (augmentation: 331 millions, ou 4,4%).

B. Chemin de fer et automobile

1. La motorisation fait de constants progrès en Suisse. Ces dernières années, 50 000 à 60 000 nouveaux véhicules à moteur ont été régulièrement mis en circulation. En 1954, l'augmentation s'est élevée à 51 921 véhicules, dont 21 670 motocyclettes de tout genre. L'effectif total des véhicules à moteur (483 983 véhicules) approche rapidement du demi-million.

En 1954, le nombre des autocars était de 2432, ce qui fait 124 de plus que l'année précédente. Le parc des voitures s'est accru beaucoup plus fortement; il a en effet augmenté de 26 370 véhicules, pour passer à 237 510. Le nombre des camions de plus d'une tonne de charge utile a progressé de 1507; au total, il y en avait 24 641 en circulation. Sur les 14 949 camionnettes, 604 seulement avaient été mises en circulation en 1954.

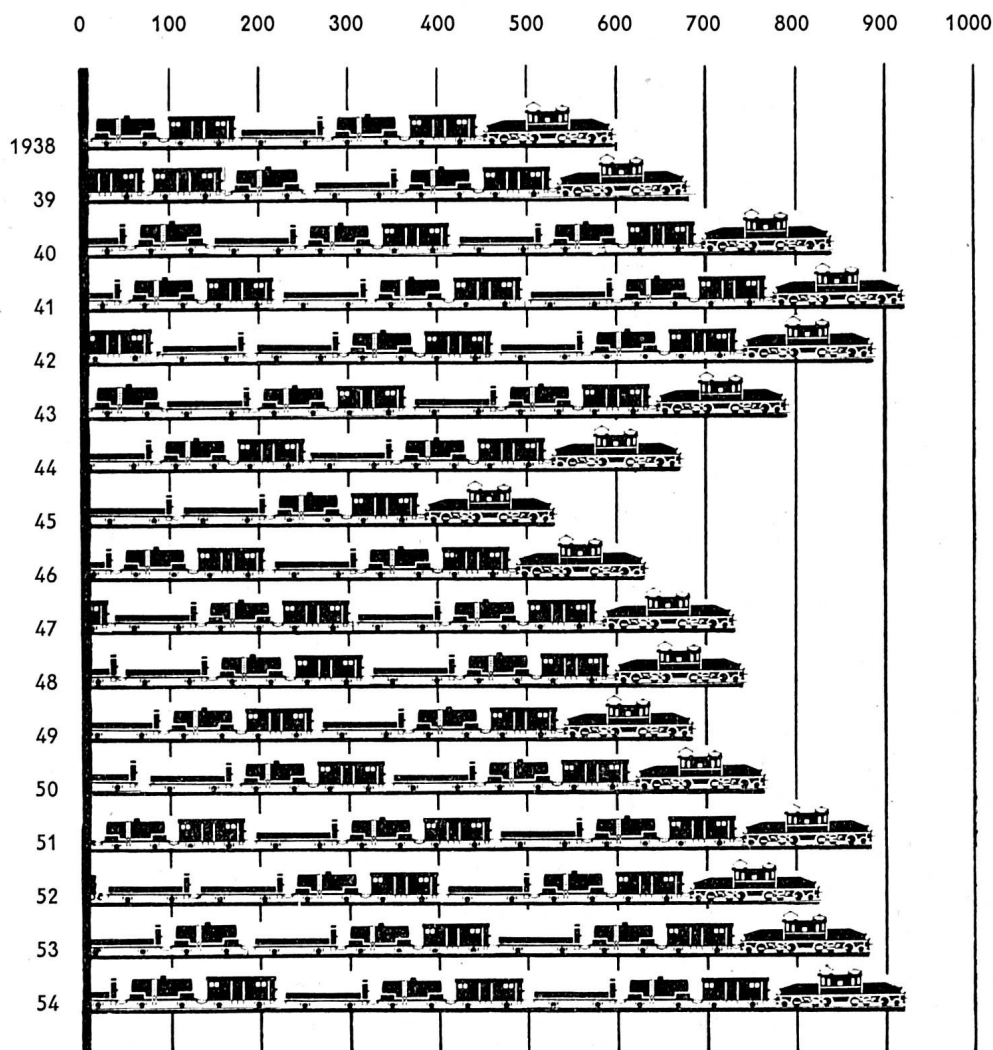


Tout porte à croire que l'Union suisse pour le trafic des marchandises (UTM), constituée en 1952 par les Chemins de fer fédéraux, les lignes privées, l'Association pour la fiduciaire de l'industrie des transports automobiles et la Communauté des transports à longues distances, a exercé une influence stabilisatrice sur l'offre des moyens de transport en trafic professionnel à grande distance au départ de Bâle. Il est toutefois dans la nature des choses que la multiplicité des transporteurs professionnels ne facilite pas la surveillance du parc des véhicules et de la capacité de transport. Il est également difficile de contrôler si tous les transporteurs affiliés à l'UTM observent bien les tarifs, ainsi qu'ils se sont engagés à le faire. Ces problèmes et de nombreux autres découlant de cette entente bénévole ont été discutés entre les partenaires dans plusieurs séances de l'Office central. Si même il n'a pas toujours été possible de trouver une solution satisfaisant toutes les parties, il est indéniable que chacun a montré de la compréhension pour les besoins d'autrui.

Les transports à courtes distances ont aussi fait l'objet d'une réglementation bénévole, qui repose sur une entente purement de droit privé conclue, au 1^{er} juillet 1954, entre la Communauté de travail des associations intéressées aux transports privés et aux usagers des transports et l'Association pour la fiduciaire de l'industrie des transporteurs professionnels. Cette entente porte la signature de 27 associations. Elle garantit d'une part sans réserve l'utilisation des propres véhicules et, par là, elle affirme la liberté du propre trafic. Elle pose d'autre part le principe que lorsque les pouvoirs publics adjudgent des travaux qui comprennent d'importants transports, les transporteurs continueront à l'avenir et dans l'ensemble (donc pas chaque transporteur en soi) à bénéficier approximativement d'autant d'ordres que maintenant. Les entreprises faisant du propre trafic devront renoncer aux transports rémunérés pour des tiers (trafic mixte) au profit des transporteurs professionnels et ces derniers s'en tiendront à leurs transports traditionnels (c'est-à-dire qu'ils renonceront aux travaux de défonçage et de terrassement, à l'exploitation de gravières, au commerce de matériaux de construction, etc.).

Kilomètres-essieux de trains de marchandises

(en millions)



Les chemins de fer ne participent pas directement à cette entente, du fait qu'il s'agit d'une affaire entre intéressés au trafic routier. Mais ils ne s'en félicitent pas moins qu'elle ait été conclue car elle constitue une colonne maîtresse d'une réglementation des transports à courtes distances qui a été librement consentie et qui doit encore être développée.

C. Chemin de fer et opinion publique

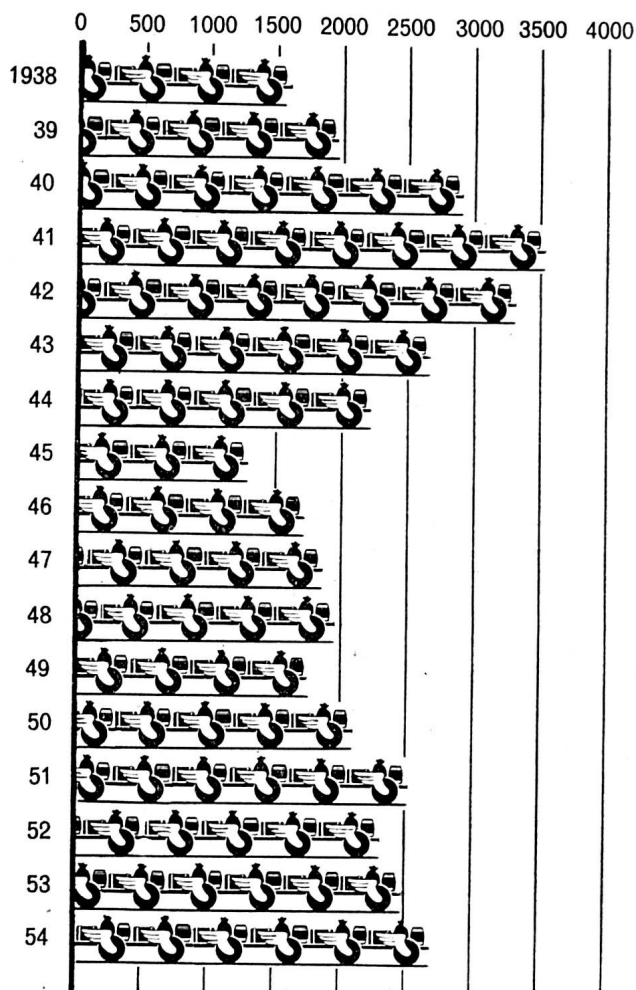
En 1954 aussi, les Chemins de fer fédéraux ont pris grand soin d'orienter fréquemment, à fond et rapidement le public sur les grandes innovations touchant à l'organisation, la construction et l'exploitation du réseau, ainsi que sur les événements importants survenus dans l'entreprise. De son côté, la presse continue de manifester beaucoup d'intérêt et de compréhension pour l'activité de notre chemin de fer d'Etat et les problèmes qui se posent à lui.

Les principales questions restent les mêmes: consolidation de la situation financière des chemins de fer, péréquation juridique et financière des divers moyens de transport, coordination, financement des travaux des Chemins de fer fédéraux, compensation, par les pouvoirs publics, des charges extra-ferroviaires et des obligations envers la collectivité, création d'une réglementation des transports à courtes distances. Il est venu s'y greffer le problème de la construction d'un second tunnel pour le transport des automobiles à travers le Saint-Gothard, selon la proposition de M. R. Joller, directeur des travaux de Nidwald.

Pour informer le public, nous avons de nouveau transmis à la presse des communiqués et des textes, le Bulletin des CFF, les rapports trimestriels et le rapport annuel de gestion; de plus, nous avons organisé de

Kilomètres-tonnes de marchandises

(en millions)



nombreuses visites sur place. Nous avons complété ces informations en donnant des renseignements circonstanciés lors des manifestations suivantes destinées à la presse: inspection du chargement des automobiles à Göschenen et Airolo le vendredi saint; course de presse Lucerne-Interlaken Ost pour visiter la nouvelle locomotive du Brunig HGe⁴/₄; journée de presse HOSPES pour les transports; course de presse avec des représentants de journaux suisses et allemands Zurich-Stuttgart dans les nouvelles voitures de type léger affectées à cette ligne par le Chemin de fer fédéral allemand; course de presse avec des représentants des chemins de fer suisses et allemands dans le nouveau train interville Genève-Munich; course de Wildegg à Rodi-Fiesso et Piora (Ritom) afin d'orienter les journalistes sur le transport de ciment en grands wagons-silos CFF, les voyages en wagons-lits, le ravitaillement en énergie des CFF, l'extension de l'usine électrique de Ritom et le transport d'automobiles par le tunnel du Saint-Gothard; inauguration de la traction électrique sur la ligne Monthey-Saint-Gingolph; course avec des représentants de la presse étrangère dans la nouvelle automotrice jumelée RBe⁴/₈.

La presse illustrée suisse et étrangère a de nouveau publié de nombreuses descriptions de ce qui se fait aux Chemins de fer fédéraux.

Notre concours «Un nom pour nos trains» a remporté un succès qui a dépassé toutes les prévisions. Nous avons en effet reçu quelque 80 000 propositions. Du point de vue publicitaire, ce concours a été une pleine réussite pour les Chemins de fer fédéraux. Il n'en faudra pas moins un certain temps, sinon plusieurs années, jusqu'à ce que les noms mentionnés dans l'indicateur deviennent d'un usage courant.

En collaboration avec divers chemins de fer privés, nous avons profité de la 1^{re} Exposition suisse du tourisme (HOSPES), à Berne, pour y aménager une petite gare modèle où nous avons présenté du matériel ferro-

viaire moderne. Cette partie de l'exposition a été très fortement visitée. Les films ferroviaires et touristiques projetés dans la voiture-cinéma ont trouvé un public empressé.

La voiture-cinéma est d'un précieux secours pour nos divisions de service et nos conférenciers scolaires.

Le film prend aujourd'hui l'importante place à laquelle il a droit pour éclairer l'opinion publique. Un nouveau film sur la palettisation a pu être mis à la disposition de nos services et des chemins de fer étrangers.

Le film en couleurs «Rendez-vous à Paris», établi en commun par le Chemin de fer fédéral allemand, la Société nationale des chemins de fer français, les Chemins de fer italiens de l'Etat et les CFF, a été présenté pour la première fois lors de la séance commune du Centre d'information des chemins de fer européens et des spécialistes du film ferroviaire à Berne; il a été achevé à la fin de l'année.

Nous avons commandé un nouveau documentaire sur le Simplon en prévision du jubilé, en 1956, de l'inauguration du tunnel.

Le service suisse de télévision et diverses compagnies étrangères de télévision inscrivent toujours plus fréquemment dans leurs programmes d'intéressantes vues documentaires ou des actualités sur notre activité. Le Ciné-journal suisse a tourné diverses actualités ferroviaires pour les salles suisses et étrangères.

Le premier volume d'«Aloïs», le livre si apprécié des enfants, était épuisé; nous l'avons réédité.

A la demande du corps enseignant, nos 60 conférenciers scolaires ont poursuivi leurs visites de classes. Ils ont fait leurs cours sur les chemins de fer devant 19 650 enfants et les ont parfois complétés par des présentations de films et de projection lumineuses dans la voiture-cinéma. Plus de 7000 personnes ont pris part aux visites d'installations qu'ils avaient organisées.

Les studios de Genève, Lausanne, Berne, Bâle, Zurich et Lugano ont organisé plusieurs émissions concernant des problèmes ferroviaires. Relevons spécialement la très intéressante chronique de M. Marcel de Carlini sur les questions de transport, qui passe dans l'émission si populaire du mercredi au studio de Genève (Le rail, la route, les ailes).

A la suite d'acquisitions et de dons, la bibliothèque s'est accrue d'environ 1500 livres; elle compte maintenant quelque 49 000 volumes. Elle a été abondamment mise à contribution par nos services et les personnes du dehors (24 000 prêts).

D. Direction de l'entreprise et divisions

La *Direction générale* a tenu 46 séances et pris 334 décisions.

Au cours de six *conférences des directeurs*, les membres de la Direction générale et des Directions d'arrondissement ont notamment discuté les questions suivantes, en plus des affaires purement internes: surmenage du personnel, prescriptions concernant les nominations et les promotions, classement des adjoints et des chefs de section, ainsi que des fonctionnaires supérieurs des arrondissements, sur la base de la nouvelle classification des fonctions, organisation du travail dans le service administratif, réorganisation de l'administration des imprimés, introduction de la semaine anglaise dans les bureaux de l'administration, recrutement du personnel féminin, tâches du service d'organisation, administration des immeubles, présentation du Bulletin des CFF, participation des communes aux frais de construction, électrification de la ligne Dijon-Vallorbe. A deux de ces conférences, tous les chefs de division de la Direction générale avaient aussi été invités.

Il n'y a pas eu de changements dans la *direction de l'entreprise*.

Dans les *divisions* de la Direction générale, le chef de la division du personnel, M. Albert Röllin, a donné sa démission pour raison d'âge au 30 juin 1954. De plus, atteint par la limite d'âge, le chef de la division médicale, M. le Dr Adolphe von Beust, médecin en chef du chemin de fer et de l'administration fédérale, a pris sa retraite le 31 décembre 1954. A la même date, le chef du contrôle du trafic, M. Ferdinand Egli, a également présenté sa démission pour avoir atteint la limite d'âge. Le Conseil d'administration a pleinement reconnu les mérites des chefs de division sortant de charge et il leur a exprimé sa gratitude. Pour diriger la division

du personnel, il a désigné M. Ernest Moor, docteur en droit, de Steinmaur (Zurich), avec entrée en fonctions le 1^{er} juillet 1954. Le nouveau chef de la division médicale a été désigné en la personne de M. le Dr Antonio Serati, de Lugano, auquel le Conseil fédéral a confié à la même date les fonctions de médecin en chef de l'administration fédérale. La direction du contrôle du trafic a été attribuée à M. Alfred Hegner, de Winterthour. MM. Serati et Hegner sont entrés en fonctions le 1^{er} janvier 1955. Les trois nouveaux chefs de division étaient les adjoints de leurs prédécesseurs.

E. Conseil d'administration

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a tenu sept séances et traité 39 affaires. Le public a été régulièrement informé des décisions prises. Trois séances ont été complétées par des visites. La commission de vérification des comptes a tenu deux séances; une délégation de cette commission a procédé à une inspection, sur laquelle elle a fait un rapport écrit.

Le Conseil d'administration et la Direction générale des CFF ont reçu le 9 avril le Conseil d'administration du Chemin de fer fédéral allemand, qu'accompagnait le ministre des transports d'Allemagne occidentale, M. Ch. Seebohm. Cette réunion a été consacrée à la discussion de diverses questions de politique des transports; elle a été suivie par une visite de l'exploitation et des installations techniques de la ligne du Saint-Gothard.

Le 24 janvier 1955 est mort dans sa 66^e année M. Luigi Albrecht, conseiller national. Le défunt n'a malheureusement pu exercer qu'une année les fonctions de membre du Conseil d'administration des CFF qui lui avaient été confiées le 1^{er} janvier 1954. Avocat réputé et homme politique grison distingué, il jouissait dans tous les milieux d'une haute considération; il s'était aussi acquis rapidement la confiance du Conseil.

F. Organisations internationales

1. L'Union internationale des chemins de fer (UIC) a révisé ses statuts en vue de donner plus de souplesse à l'organisation; ses commissions ont reçu de larges délégations de pouvoirs pour traiter nombre de questions de détail ou poursuivre l'étude des problèmes qui leur ont été confiés, ce qui permet aux organes supérieurs de l'Union, notamment au Comité de gérance et au Bureau des affaires communes, de se concentrer sur les principaux problèmes. Parmi ceux-ci, relevons en particulier les suivants:

a) La réduction à deux du nombre des *classes de voitures en trafic international* avait déjà été décidée en 1953 par l'UIC. Celle-ci n'est pas revenue sur sa décision, nonobstant certaines objections faites par les CFF, sur les instructions du Département fédéral des postes et des chemins de fer. L'exécution de cette décision ne dépend plus, dans les pays intéressés, que de l'approbation des autorités gouvernementales compétentes. La I^{re} commission de l'UIC a examiné certains problèmes relatifs à l'avenir du service international des voyageurs, tels que les types de voiture, les places couchées, la composition des trains, etc.

b) Le Comité de gérance a été saisi d'un projet de création d'une organisation dite «Trans-Europ-Express», pour l'exploitation d'un réseau international de relations par rames automotrices. Renonçant à créer pour cette organisation une société indépendante, les administrations intéressées ont mis sur pied une communauté spéciale de travail, en vue de préparer et de réaliser cette innovation.

c) En trafic des marchandises, la II^e commission a mis au point le *tarif international des colis de détail*. D'autres tarifs internationaux sont en préparation, pour les colis express et pour les denrées. La II^e commission étudie également l'unification de la structure des tarifs et le problème de la collaboration tarifaire entre réseaux.

d) La V^e commission de l'UIC a continué l'établissement de spécifications unifiées, que ce soit pour la fourniture d'éléments de matériel roulant, pour celle de matériel de voie, d'équipement électrique ou de signalisation. L'*Office de recherches et d'essais (ORE)* a, de son côté, poursuivi sa politique de standardisation: dessins définitifs des wagons standard du type classique, étude d'un «wagon de l'avenir», avec organisation d'un concours primé ouvert à tous les constructeurs; étude des types communs de locomotives diesel, etc.

e) La VI^e commission a mis au point ou entrepris diverses études d'un grand intérêt concernant les charges de toute nature grevant les chemins de fer et leurs possibilités de compensation par l'Etat, les possibilités d'investissement des divers moyens de transport, en tant qu'il s'agit des installations fixes et du matériel roulant, etc.

f) Le *Centre d'information des chemins de fer européens (CICE)* a poursuivi son action commune par l'édition de son bulletin d'information et par des mesures dans la domaine des «public relations».

g) Enfin, un problème d'une importance toute particulière a retenu durant l'année l'attention des administrations: celui de la création d'une *société internationale pour le financement du matériel roulant des chemins de fer*. Le comité des suppléants de la conférence européenne des ministres des transports (CEMT) s'en est également occupé, pour donner aux administrations certaines directions ou former certains vœux. Bien que n'ayant, présentement, qu'un intérêt indirect au problème, les CFF suivent cette affaire avec attention, car il n'est pas indifférent pour eux que les autres administrations puissent renouveler sainement leur parc de wagons.

2. L'aperçu qui précède nous permet de résumer très brièvement les travaux très nombreux des autres organisations, inter-réseaux ou intergouvernementales:

— La *Conférence européenne des horaires et des services directs*, réunie à Budapest sous la présidence de notre administration, du 6 au 16 octobre, a apporté au service international des voyageurs diverses améliorations heureuses pour notre pays. La session principale a été précédée de réunions préliminaires, qui ont eu lieu à Fribourg les 21 et 22 septembre et qui ont permis de discuter les problèmes généraux concernant la politique à suivre en service international des voyageurs pour l'aménagement de l'horaire et la composition des trains.

— Dans deux réunions tenues sous la présidence des CFF comme administration gérante, les réseaux intéressés ont préparé la nouvelle édition du *RIC (règlement pour l'emploi réciproque des voitures et fourgons en trafic international)*. Le nouveau règlement est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1955.

— La *convention pour l'utilisation en commun de wagons (convention EUROP)* sera révisée pour tenir compte des expériences faites depuis sa mise en vigueur (15 mars 1953). Une nouvelle édition doit paraître le 1^{er} octobre 1955. La Commission EUROP a tenu au cours de l'année trois séances, sous la présidence des CFF, pour préparer cette révision et régler les affaires courantes.

— Une conférence s'est tenue à Gênes du 23 au 26 novembre pour fixer l'horaire des *trains spéciaux commandés par les agences de voyage* d'Angleterre, de France, de Belgique, de Hollande et d'Allemagne à destination de la Suisse et en transit par notre pays pour l'Autriche et l'Italie.

— La *Conférence européenne de l'horaire des trains de marchandises*, tenue sous la présidence du Chemin de fer tchécoslovaque, a pu apporter de nombreuses améliorations en trafic international.

— Le *Comité directeur du CIT (Comité international des transports par chemins de fer)*, dont la gérance est assurée par les CFF, a admis les Chemins de fer de l'Etat de Finlande comme administration participante et membre du Comité directeur. Il a mis au point les nouveaux règlements et prescriptions qui doivent entrer en vigueur au début de 1956, conjointement avec les conventions de Berne révisées. Les dérogations à la CIM qui figuraient encore dans les tarifs de réglementation ont été éliminées dans la mesure du possible, et celles qui n'ont pas pu l'être ont été groupées et uniformisées.

— La *Délégation internationale du Simplon* a examiné à nouveau le problème des transports d'automobiles par le tunnel du Simplon, tandis que la commission CFF-FS mettait au point un protocole final réglant à la satisfaction des parties les questions en suspens relatives aux gares communes italo-suisse.

— Les CFF sont également représentés dans la *Commission mixte germano-suisse* pour les lignes allemandes en Suisse. En outre, la convention d'électrification signée entre les CFF et la SNCF le 11 mai 1954 contient une disposition prévoyant la création d'une nouvelle commission, composée des représentants des administrations intéressées (SNCF, CFF, BLS), qui se réunira une fois par an au moins (la première fois en 1955) «afin de discuter, au niveau des dirigeants, les questions de trafic ferroviaire pouvant se poser entre les deux pays ou celles qui découlent de l'application de la présente convention».

— L'Union des services routiers des chemins de fer européens (URF) a poursuivi son activité, de même que l'Union des services médicaux des chemins de fer (UIMC).

— A Genève, au sein du Comité des transports intérieurs de la CEE et de ses organes subsidiaires, plusieurs problèmes intéressant les chemins de fer ont été discutés, notamment celui de la sécurité aux passages à niveau, ainsi que l'accord général portant réglementation économique des transports routiers. De leur côté, les experts douaniers se sont occupés des questions soulevées par l'exploitation en commun des wagons EUROP, de la mise au point d'une formule de déclaration-soumission internationale de douane et de la simplification des formalités aux frontières.

— Enfin, la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) a adopté diverses résolutions concernant l'exploitation en commun du matériel à marchandises, le financement international des achats de matériel ferroviaire et la coordination des investissements des divers moyens de transport. Les CFF ont été représentés par un expert à ces réunions, de même qu'à celles du Comité des suppléants qui les ont préparés.

Partie spéciale

Finances et comptabilité

A. Caisse principale et service des titres

1. Notre dette consolidée a de nouveau légèrement reculé durant l'exercice. Elle se montait à la fin de l'exercice à 1 347 945 250 francs, contre 1 376 799 900 francs l'année précédente. 175 231 000 francs étaient inscrits dans le livre de la dette de la Confédération.

2. Dans le cadre du prêt de 140 millions de francs consenti en vue de l'électrification de la ligne Bâle-Carlsruhe, le gouvernement de l'Allemagne occidentale a mis, le 3 juillet 1954, le premier acompte de 35 millions de francs à la disposition du Chemin de fer fédéral allemand. Nous sommes devenus créanciers du Chemin de fer fédéral allemand et débiteurs du Département fédéral des finances pour ce montant.

3. A l'aide de prélèvements sur les fonds de la caisse de pensions et de secours, nous avons accordé 312 prêts hypothécaires en 1^{er} et 2^e rang, pour un total de 5 274 300 francs, à des agents des Chemins de fer fédéraux, et des prêts hypothécaires en 1^{er} et 2^e rang, pour un montant total de 1 069 000 francs, à quatre coopératives de construction des cheminots.

B. Contrôle des finances et comptabilité générale

1. Outre les vérifications courantes, nous avons procédé aux revisions et contrôles spéciaux suivants: vérification des rentes AVS pour 1953, des contributions AVS des divisions administratives pour 1953 et des indemnités pour perte de salaire revendiquées pour le personnel de la Direction générale et des ateliers en 1953, ainsi que des rentes-responsabilité civile et des suppléments de rente. De plus, nous avons révisé la caisse d'épargne pour le personnel, les portefeuilles de valeurs «Biens-fonds publics» et «Participations des CFF» gérés par la caisse principale, ainsi qu'un certain nombre de caisses d'avances de services de la Direction générale et des arrondissements. Enfin, nous avons coopéré à l'inventaire du matériel de six dépôts de locomotives du III^e arrondissement et du magasin d'un surveillant d'enclenchement du 1^{er} arrondissement.

2. Poursuivant le calcul fait en 1952 des frais de revient des transports de 1950, nous avons achevé le calcul des frais de transport de 1952. Il en est résulté un groupement plus nuancé des éléments de frais en trafic des marchandises et des animaux, lequel permet de déterminer les répercussions de la distance, du degré d'utilisation, des parcours à vide et du chargement et du déchargement par le chemin de fer sur les frais de l'unité

de transport. Certes, les résultats ainsi obtenus sont échafaudés sur des bases qui ne donnent pas encore entièrement satisfaction. Toutefois, ils peuvent aujourd'hui déjà fournir d'utiles indications. Afin de partir de meilleures données statistiques, la division du contrôle des finances et de la comptabilité générale a, d'entente avec celle de l'exploitation, jeté les bases d'une vaste analyse des manœuvres et déterminé les mouvements de wagons, tout en procédant à une enquête sur les courants de trafic.

3. Nous avons dépouillé environ 1,8 million de cartes perforées. Chacune d'elles a en moyenne servi à 10 à 20 opérations.

4. Etablie pour la première fois au moyen de cartes perforées, la statistique des commandes passées à l'industrie, au commerce et à l'artisanat indique que le total des adjudications à des maisons suisses s'est élevé à environ 208 millions de francs. Il intéresse quelque 13 000 entreprises réparties sur tout le pays. Nos commandes à l'étranger ne se sont montées qu'à environ 6 millions de francs; elles concernaient principalement l'achat de matériel de superstructure (rails et traverses en acier).

5. Nous avons poursuivi systématiquement l'adaptation de tout le matériel comptable au système des cartes perforées. Nous nous sommes attaqués à un nouveau grand groupe de matériel, celui des ateliers, et, en collaboration avec la division de la traction et des ateliers, nous avons activé les travaux préparatoires de manière que le nouveau procédé puisse être introduit au 1^{er} juillet 1955.

6. Un groupe de travail formé par les divisions intéressées de la Direction générale a pris contact avec les PTT en vue de régler à nouveau l'indemnité pour les transports postaux à partir du 1^{er} janvier 1955; l'entente s'est faite entre les deux Directions générales au début de 1955.

7. Les travaux d'une commission mixte formée ad hoc en 1952 et comprenant des représentants des CFF et des Chemins de fer de l'Etat italien se sont terminés le 11 mai 1954 par la signature d'un accord sur le nouveau régime financier dans les gares frontières italo-suisse. Cet accord a notamment réglé la comptabilisation des créances réciproques découlant de l'exploitation des gares communes de Chiasso, Luino et Domodossola d'après le système de la compensation des prestations d'exploitation en nature, ainsi que la question des futures dépenses de construction. En outre, la clé de répartition pour Domodossola et le taux d'intérêt du capital engagé dans les installations de Chiasso ont été adaptés aux conditions actuelles.

C. Participation à d'autres entreprises

1. La S. A. de l'Usine de l'Etzel a produit 209,22 millions de kWh au total durant l'exercice 1953/54. Le capital social, ainsi que l'emprunt obligataire et le prêt de l'AVS, sont demeurés inchangés. Pour le 23^e exercice, arrêté le 30 septembre 1954, il a été versé un dividende de 4½ %.

2. La S. A. de l'Usine de Ruppertswil-Auenstein a produit au total 182,62 millions de kWh au cours de l'exercice 1953/54. Le capital social n'a subi aucun changement. Pour la première fois, un montant de 750 000 francs de l'emprunt 3½ % a été remboursé par tirage au sort. En lieu et place du prêt 3¼ %, qui a été remboursé, nous avons contracté un nouveau prêt bancaire de 8 millions de francs, au taux de 2¾ %. Pour le 13^e exercice se terminant le 30 septembre 1954, il a été distribué un dividende de 4 %.

3. Les comptes de la Société de gares frigorifiques, ports-francs et glacières de Genève se soldent par une perte, à laquelle concourent toutes les branches d'activité, sauf le service interne de ramassage par wagon frigorifique. La vente de glace a particulièrement souffert du mauvais temps de l'été et du nombre croissant des installations frigorifiques des particuliers.

4. Aux Entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle S. A., le produit des entreposages a encore légèrement reculé par rapport au chiffre de 1953. Le nombre des wagons à glacer et à reglacier à Bâle a été à peu près le même que l'année précédente. Le dividende a été maintenu à 7 %.

5. L'Interfrigo, Société ferroviaire internationale de transports frigorifiques, enregistre une réjouissante augmentation de trafic. Le nombre des transports en Europe a passé de 41 626 en 1953 à 45 860 en 1954. La demande de wagons isothermes a été particulièrement forte pendant les derniers mois de l'année.

Personnel

A. Questions générales

1. Après avoir examiné en première lecture, à fin décembre 1953, la revision de la classification des fonctions, la commission paritaire chargée des questions de personnel a éliminé les divergences dans le courant de janvier. Au cours de diverses séances tenues ce même mois, elle a traité le projet en deuxième lecture et l'a approuvé à l'unanimité. Le Conseil fédéral a alors, le 29 janvier 1954, promulgué l'arrêté concernant la classification des fonctions et l'a mis en vigueur avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1953. Cet arrêté abroge celui du 5 octobre 1929.

Le 12 mars 1954, la Direction générale a donné ses instructions concernant le reclassement des fonctions en tant que le permettait le règlement en vigueur sur les nominations et les promotions. Le 26 juin 1954, la commission paritaire a traité le problème encore contesté de la promotion, à la 24^e classe de traitement, des agents rangés dans la 25^e. Après une discussion approfondie, la commission a décidé qu'il devait y avoir promotion quand l'agent a 12 ans de service ou 32 ans d'âge.

La revision de la classification des fonctions a entraîné l'adaptation de diverses prescriptions concernant le personnel. Ont été remaniés dans le courant de l'année les prescriptions sur les nominations et les promotions, les prescriptions concernant les rapports de service des employés et des ouvriers, les règlements concernant les allocations supplémentaires du personnel roulant, l'indemnité de déplacement, l'indemnité pour remplacement dans une fonction plus élevée, ainsi que pour travaux extraordinaires de nuit et dans les longs tunnels. Il ne nous a pas été possible pendant l'exercice d'engager des pourparlers avec les associations du personnel au sujet de la disposition d'exécution la plus importante relative à la nouvelle classification des fonctions: le règlement sur les nominations et les promotions. Seules quelques conférences d'information ont eu lieu jusqu'ici. Le projet a été, en octobre, soumis aux associations du personnel pour rapport. Aussi les amples travaux de revision n'étaient-ils pas encore achevés à la fin de l'exercice.

La revision de la classification des fonctions a aussi nécessité la refonte de l'état des fonctions. Après que la commission paritaire l'eut examiné, le nouvel état a été approuvé par le Conseil fédéral. Toutefois, l'Assemblée fédérale, compétente en la matière, ne l'avait pas encore homologué à la fin de l'année.

2. Le 13 avril, la Direction générale a décidé de compléter, d'abord à titre d'essai, les œuvres de prévoyance en faveur du personnel en engageant des assistantes sociales. Elle espère que l'administration pourra ainsi, mieux encore que par le passé, conseiller et aider les agents et leur famille qui sont aux prises avec les difficultés de la vie. Une assistante sociale sera engagée provisoirement à Lausanne, Bâle et Zurich. Les assistantes entreront en activité le 1^{er} mars 1955, après avoir fait un stage à la division du personnel de la Direction générale.

3. Le 22 décembre 1954, les Chambres fédérales ont décidé d'accorder une allocation de renchérissement également pour l'année 1955 aux fonctionnaires de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux résidant en Suisse. L'allocation s'élève à 5,5% du traitement fixé conformément à l'article 37¹ de la loi sur le statut des fonctionnaires, mais au minimum à 400 francs pour les agents mariés et à 330 francs pour les agents célibataires. En outre, un supplément de 24 francs est ajouté à l'allocation pour enfants. Tous les bénéficiaires de rente des caisses d'assurance du personnel de la Confédération toucheront au surplus pour l'année 1955, en vertu du même arrêté, une allocation de renchérissement supplémentaire payable chaque trimestre; cette allocation s'élève, pour les anciens rentiers, à 6%, et pour les nouveaux rentiers, à 5,5% des prestations de la caisse fixées en pour-cent du gain assuré.

4. Pendant l'exercice, le personnel a eu l'occasion de faire fréquemment usage du droit de discussion qui lui est conféré par l'article 67 de la loi sur le statut des fonctionnaires. Le choix des membres des commissions du personnel (commissions spéciales, commission de la caisse de pensions et de secours) étant opéré avec le plus grand soin, il a été possible de traiter d'importantes affaires avec un bon résultat.

5. Les services compétents ont examiné l'utilité des nombreuses propositions et suggestions faites par des agents en vue de simplifier et d'améliorer le service. Des primes en espèces allant de 50 à 2000 francs ont été octroyées à 16 agents parce que leurs propositions promettaient ou bien de réaliser d'importantes économies, ou bien d'assurer une meilleure marche du service.

6. Le souci de recruter des agents capables et aptes à de multiples emplois a de nouveau amené les divisions de la Direction générale et des Directions d'arrondissement à recourir dans une mesure accrue aux moyens de la psychologie appliquée pour fixer leur choix. Pendant l'exercice, le service psychotechnique a été consulté dans près de 2000 cas et il a établi quelque 1900 expertises psychotechniques. Afin de vérifier l'utilité de nouvelles épreuves, ce service a soumis des apprentis ouvriers et de gare à des contrôles de la validité des examens. Les résultats enregistrés montrent que le choix d'agents sur la base d'un examen psychotechnique a fait ses preuves. Autant qu'on a pu en juger jusqu'à présent, ce choix, quant au diagnostic et au pronostic, s'est révélé plus sûr et meilleur que d'autres méthodes d'examen.

Les contrôles de la validité des examens ont confirmé que les expertises psychotechniques peuvent notamment servir une politique d'économies raisonnable et se développant organiquement, car elles permettent en général de discerner exactement les candidats capables et ayant des aptitudes suffisamment polyvalentes. De cette façon, il est possible non seulement de faire un travail préparatoire utile pour constituer une réserve de chefs qualifiés, mais encore de contribuer à mettre des places à la disposition d'agents professionnellement handicapés. En dépit des difficultés que nous rencontrons momentanément dans le recrutement de certaines catégories d'agents, le service psychotechnique ne s'est pas départi de ses méthodes d'appréciation et s'est gardé de recommander des nominations basées sur un compromis. Même en temps de pénurie de personnel, nulle atteinte ne doit être portée à la sécurité de l'exploitation ou à la valeur des agents.

7. Le service de prévention des accidents a été appelé à prendre part à 47 cours d'instruction réglementaires pour agents de surveillance du service de la voie et des gares. Il a en outre donné, dans cinq autres cours, les instructions introduites pour la première fois il y a quatre ans, et qui devront l'être progressivement pour toutes les équipes du service de la voie, sur la manière de prévenir les accidents sur la voie, dans le travail par équipe, lors du levage et du déplacement de matériel de superstructure et lors de l'exécution de transports pour raisons de service.

A la suite de 47 visites d'installations, le service de prévention des accidents a proposé diverses mesures de nature technique et psychologique.

Dans un rapport établi à l'intention des services intéressés, le service de prévention des accidents a résumé les enseignements tirés des faits survenus aux passages à niveau et proposé des mesures appropriées. Ont fait l'objet d'enquêtes et de discussions particulières, entre autres, les accidents et incendies en rapport avec le sel utilisé pour le désherbage chimique. Les propriétés physico-chimiques, les causes d'inflammation, ainsi que les mesures prophylactiques à introduire dans ce domaine, ont été consignées dans un rapport.

B. Assurance du personnel

1. Caisse de pensions et de secours

a) Au début de l'année, il restait encore à amortir 3,4 millions de francs pour l'incorporation du onzième du traitement versé à titre d'allocation de renchérissement dans le gain assuré des agents en service actif selon le 1^{er} supplément du 19 décembre 1952 aux statuts du 9 octobre 1950. Ce montant, intérêts compris, a été amorti au moyen de l'excédent des comptes de 1954.

Grâce aux contributions des CFF (1,6 million de francs) et au reste de l'excédent, le surcroît de charge découlant de la revalorisation des pensions des agents mis à la retraite de 1949 à 1952, qui s'élevait encore à 16 millions de francs au début de l'année, a pu être réduit à 8,2 millions de francs avec les intérêts. Si la situation ne se modifie pas, on peut espérer que ce surcroît de charge sera amorti à fin 1955.

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 1 545 351 francs (en 1953: 1 656 848 francs).

c) Les allocations de renchérissement versées en vertu de l'arrêté fédéral du 27 mars/22 décembre 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 composent

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

bb) d'un montant annuel de

750 francs pour les invalides mariés

470 » » » invalides célibataires et les veuves, mais avec un minimum de

1200 » » » mariés et

750 » » » célibataires et les veuves.

L'allocation de renchérissement des orphelins a été de 320 francs.

De plus, comme l'année précédente, une allocation de renchérissement supplémentaire payable tous les trois mois a été versée à tous les pensionnés des caisses d'assurance du personnel de la Confédération; 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. 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. Les bénéficiaires de rente d'invalidité ont eu également 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 révolus.

2. Assurance-vieillesse et survivants

Notre succursale a versé 1014 (en 1953: 885) rentes de vieillesse simples, 1620 (1335) rentes de vieillesse pour couple, 708 (611) rentes de veuve, 398 (337) rentes d'orphelin simples et 5 (9) rentes d'orphelin double. La somme totale payée s'est élevée à 3 920 642 (2 712 561) francs.

La forte augmentation de la somme des rentes payées provient principalement du relèvement des rentes AVS au 1^{er} janvier 1954, décidé par la loi fédérale du 30 septembre 1953 portant révision de la loi sur l'assurance-vieillesse et survivants du 20 décembre 1946.

3. Assurance-accidents

Aux termes de l'arrêté du Conseil fédéral du 26 février 1954 concernant le versement d'une allocation de renchérissement au personnel fédéral, le régime des allocations de renchérissement en vigueur pour les bénéficiaires de pension des caisses d'assurance du personnel de la Confédération s'applique également, en cas d'accidents d'exploitation (suppléments de rente), aux bénéficiaires de prestations de l'administration.

Le paiement de cette allocation est subordonné à la condition que les intéressés aient eu droit à une prestation supplémentaire avant le 1^{er} janvier 1949 et qu'il ne soit pas déjà tenu compte de l'allocation de renchérissement dans le gain déterminant.

4. Caisse-maladie

Les sociétés des médecins des cantons du Tessin et de Zoug ont majoré leurs tarifs. Les hôpitaux et sanatoriums ont également relevé les taux journaliers. Le nombre des cas de maladie a de nouveau diminué par rapport à l'année précédente, tandis que les frais pour soins médicaux et pharmaceutiques ont augmenté.

C. Service médical

1. Au cours de l'exercice, 15 702 cas de maladie (17 093 en 1953) et 5767 accidents (5960 courtes absences non comprises) ont été annoncés. Le total des jours de maladie et d'accident (absences de courte durée comprises) a été de 539 287 (578 905 en 1953), ce qui, pour un effectif moyen de 35 760 agents, fait 15,08 jours par agent, au lieu de 16,23 en 1953 et 15,58 en 1952.

<i>Ces jours d'absence se répartissent comme il suit :</i>	1952	1953 Jours	1954
Maladie	11,12	11,79	10,97
Accident	3,65	3,56	3,30
Absence de courte durée	0,81	0,88	0,81

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

Service de bureau	8,22	9,02	8,92
» en plein air	20,82	21,25	18,82
» de bureau et en plein air	13,78	14,24	13,63
» sur les locomotives	12,33	14,10	12,13
» dans les trains	16,34	17,69	16,30
» dans les ateliers principaux (ouvriers)	17,78	18,20	17,90

En moyenne, la guérison a exigé :

Dans les cas de maladie	25,49	24,59	24,98
» » » d'accident	21,36	21,33	20,50
» » » d'absence de courte durée	1,85	1,90	1,88

Contentieux

1. Pendant l'exercice, nous avons procédé à 228 mutations de terrains (sans achat ou octroi de droits réels restreints). A fin 1954, des procédures d'expropriation étaient pendantes pour 16 ouvrages différents, dont les plus importants concernent l'extension future de la gare de Berne et la nouvelle installation du service des marchandises à Trimbach près Olten.

2. Au cours de l'exercice, nous avons pu éliminer certaines divergences qui étaient depuis assez longtemps en suspens entre l'usine de l'Etzel S. A. et le canton de Schwyz, notamment en ce qui concerne l'octroi de la concession pour l'eau du lac de Zurich refoulée à l'usine de l'Etzel, l'attribution d'une compensation pour perte d'impôts pour les années 1937 à 1946, du fait que les NOK ont généralement reçu plus d'énergie qu'ils n'y avaient droit, ainsi que la fourniture, au prix de revient, d'énergie au canton de Schwyz et à la commune d'Altendorf.

3. Le nombre des accidents survenus dans l'exploitation du chemin de fer s'est élevé à 426 (430 en 1953).

4. Les Directions d'arrondissement ont réglé 260 cas de responsabilité civile (447 en 1953).

Tarifs et publicité

A. Service des voyageurs et des bagages

a) *Trafic suisse*

1. Bien que l'effectif des véhicules à moteur ait encore augmenté et que la saison touristique proprement dite n'ait pas été favorisée par le beau temps, le nombre des personnes transportées marque un nouvel accroissement. Grâce en partie à la réforme tarifaire, les recettes du service des voyageurs ont pu non seulement atteindre, mais encore dépasser le chiffre record de l'année précédente. La raison doit sans doute en être recherchée en premier lieu dans la situation économique, qui a continué à être favorable, mais aussi dans un horaire bien équilibré. Le résultat montre aussi que les tarifs sont en général supportables pour les voyageurs.

2. Sauf pendant la saison principale des voyages, les recettes provenant des *billets ordinaires* du service interne et du service direct suisse ont été presque chaque mois supérieures à celles de 1953. Certaines diminutions de recettes dans le trafic des excursions et des sports ont pu être compensées par des augmentations dans le secteur des voyages d'affaires et de visites.

Le billet de simple course valable pour le retour, facilité très demandée pour les grandes manifestations, a été accordée non seulement pour les foires suisses traditionnelles et les importantes fêtes fédérales, mais aussi en faveur de l'«HOSPES», Exposition suisse du tourisme et de l'art culinaire international, à Berne, et de la 11^e Exposition suisse d'agriculture, de sylviculture et d'horticulture, à Lucerne.

Les spectateurs des matches du Championnat du monde de football et des Championnats d'Europe d'athlétisme léger ont bénéficié d'une réduction un peu moins forte que celle du billet de simple course valable pour le retour. Le plus souvent, les matches se sont joués simultanément dans diverses grandes villes; aussi n'avons-nous enregistré un appoint de trafic que sur de courtes distances, ce qui ne nous a rapporté que de faibles recettes supplémentaires.

3. La motorisation étant toujours plus poussée, le nombre des *abonnements pour voyages d'affaires* a continué à reculer. Le fait que les recettes provenant de la vente de ces abonnements sont toujours près de trois fois plus élevées qu'en 1938 porte à conclure que ces titres de transport sont très répandus même chez les détenteurs d'automobiles. Depuis la fin de la guerre, la vente des abonnements généraux est tombée presque de moitié, tandis que les recettes provenant des abonnements pour demi-billets et à réseau combiné ont quasi doublé.

4. Les courses faites par des employés et ouvriers et par des écoliers au moyen d'*abonnements de parcours* sont de nouveau entrées pour plus de 30 % dans le total des kilomètres-voyageurs. Grâce au degré d'occupation favorable de la main-d'œuvre, les abonnements d'ouvrier ont eu une part prépondérante dans ce trafic, puisqu'ils ont représenté à peu près 15% des kilomètres-voyageurs, tandis qu'ils n'ont procuré que quelque 6% du total des recettes du service des voyageurs. La multiplication des véhicules à moteur, des scooters notamment, a eu pour conséquence que le nombre des abonnements pour courses quotidiennes vendus pendant les mois d'été a été plus faible que durant les mois d'hiver. C'est ainsi que pendant la deuxième période comptable (mai-août), les recettes provenant des abonnements de parcours ont atteint 1,5 million de francs, c'est-à-dire 10% de moins que pour chacune des deux autres périodes (janvier-avril et septembre-décembre). La différence est encore plus accentuée en ce qui concerne le nombre de courses exécutées et, partant, le taux d'utilisation des trains d'abonnés. Ce phénomène a aussi amené des administrations de chemin de fer étrangères à examiner la question de l'application, pour ces abonnements, de prix différents selon la saison.

5. En *service des bagages et des colis express*, les résultats provisoires montrent une augmentation de près de 5 %, dans laquelle les transports d'automobiles par les tunnels du Saint-Gothard et du Simplon ont eu une part prépondérante. Par ailleurs, malgré des prix plus élevés, la rapidité du transport des colis express prend toujours plus d'importance aux yeux des maisons expéditrices. L'exode des transports vers la route et la poste semble s'être arrêté, si même il n'est pas plutôt en régression.

b) *Trafic international*

1. Le trafic international a continué à se développer de façon réjouissante pendant l'exercice. Nous le devons avant tout aux *transports en transit*, bien que la concurrence se fasse plus âpre entre les différentes lignes de transit. L'écart entre les prix de ces lignes ne s'est pas sensiblement modifié. Seule une majoration de 25%

des prix pour les parcours autrichiens a eu des effets défavorables pour nous dans le trafic Ouest-Est. Plus décisive que le prix est la qualité des prestations: rapidité, régularité et confort. Actuellement, toutes les administrations de chemin de fer font de gros efforts dans ce domaine.

2. Le trafic étranger-Suisse a de nouveau été considérable, mais il n'a pas suivi l'évolution générale. Le nombre des voyageurs étrangers entrés en Suisse au moyen de véhicules à moteur, notamment de voitures automobiles, a augmenté dans une mesure plus forte que celui des personnes arrivées en chemin de fer. Nous nous efforçons toujours, en liaison avec les administrations de chemin de fer étrangères, de freiner par des mesures d'ordre tarifaire et d'exploitation l'extension du trafic routier, en particulier le trafic de navette à destination de centres touristiques.

c) Trafic des bureaux de voyage

1. Les bureaux de voyage ont stimulé de façon réjouissante les voyages par chemin de fer, bien que les transports par avion et en autocar prennent une part toujours plus grande dans leur activité. Notamment le transport de groupes importants de voyageurs, qui exige il est vrai de nombreuses prestations spéciales mais contribue à rendre le chemin de fer populaire, reste acquis au chemin de fer.

2. Les transports de voyageurs en groupe en provenance de certains pays, tels que l'Angleterre et les Pays-Bas, ont quelque peu diminué, en raison de l'augmentation du trafic par autocars. Dans l'ensemble, les recettes provenant des billets vendus par les bureaux de voyage continuent à augmenter.

B. Service des marchandises et des animaux

a) Trafic suisse

1. Grâce à la situation économique favorable, le trafic suisse a atteint un niveau très satisfaisant; il a encore augmenté par rapport à 1953, sans cependant rejoindre, en raison de la forte concurrence de l'automobile, le chiffre record de l'année 1951.

2. L'existence du contrat dit «Carbura» conclu avec les importateurs d'huiles minérales s'est trouvée en danger pendant un certain temps. Nous sommes cependant fondés à espérer qu'il sera reconduit, ce qui sauvegardera l'une des colonnes maîtresses de l'œuvre d'entente rail-route.

3. Les pourparlers engagés avec les maisons d'expédition concernant la nouvelle réglementation des forfaits pour leurs envois de groupage (trafic PS) ont abouti à un accord sur les points essentiels.

4. Nous avons conclu avec la «Compagnie nouvelle des containers» (CNC), à Paris, une convention concernant l'ouverture d'agences à Genève et Bâle. La CNC a pour tâche de grouper des containers en charges complètes, ce qui permet aux chemins de fer d'utiliser les véhicules de façon plus rationnelle, et aux expéditeurs d'obtenir des prix de transport plus avantageux. La CNC elle-même ne s'immisce pas dans les opérations d'expédition, les expéditeurs (maisons d'expédition, etc.) lui remettant les containers tout chargés.

5. De nouvelles prescriptions, qui comportent d'importants avantages pour les propriétaires, ont été publiées pour le transport de wagons de particulier sur le modèle de la «réglementation internationale» ad hoc.

6. Les chemins de fer ont pu se mettre d'accord avec les associations économiques intéressées sur un nouveau tarif des animaux. Ce tarif grève plus fortement les transports d'un faible rapport et permet une formation des prix tenant mieux compte des frais. Il entrera en vigueur le 1^{er} mars 1955.

7. Le proche avenir posera aux chemins de fer les problèmes les plus ardues qu'ils aient eu à connaître dans le domaine rail-route.

Longtemps encore, ce sont les chemins de fer qui assumeront la majeure partie du trafic public. Ils sont indispensables et on ne peut présentement les remplacer. Par ailleurs, il y a une très forte augmentation du nombre des autocamions, qui assurent aujourd'hui des prestations sans lesquelles l'économie moderne ne saurait se concevoir. La nécessité d'un compromis, ou plus exactement d'une délimitation des deux zones d'action, s'impose par conséquent impérieusement. La question se pose de savoir si l'on ne devrait pas appliquer plus que par le passé des critères économiques à la formation des tarifs. Il est probable que ce problème d'une importance primordiale sera dorénavant largement discuté.

b) Trafic international

1. La situation tarifaire internationale a été très instable pendant l'exercice. Il s'ensuit que les prix de tous les tarifs d'union avec les pays situés à l'Est de la Suisse (Autriche, Tchécoslovaquie, Pologne, Hongrie, Yougoslavie) ont dû être recalculés. La Tchécoslovaquie a introduit un nouveau tarif, qui s'appuie plus fortement que jusqu'ici sur le système tarifaire déjà appliqué dans les autres pays de l'Est. D'autres modifications ont été nécessitées par les changements apportés aux tarifs de transit allemands et aux tarifs intérieurs et de transit autrichiens.

2. Le trafic de transit Est-Ouest est fortement concurrencé par les routes du Nord. Des tarifs réduits en transit par l'Allemagne pour des ports de mer allemands, néerlandais et belges ont influencé le niveau des prix de transit par la Suisse.

Un nouveau tarif de transit Buchs transit-Marseille et pays d'outre-mer avec voie d'acheminement par Genève a été introduit; ce tarif est à même d'animer le trafic à destination et en provenance de l'Afrique du Nord.

3. La Hongrie, pays agricole, a acheté pendant l'exercice d'importantes quantités de vin et de céréales en France; les transports ont été acheminés par Genève-Buchs.

4. Au sujet du trafic de transit Nord-Sud, il y a lieu de remarquer que les taxes maritimes ont subi une hausse en automne, ce qui nous a permis d'augmenter les prix pour charbon qui étaient basés sur la concurrence maritime. Le charbon provenant de la Sarre et du bassin de la Meuse et destiné à Turin était autrefois acheminé par Modane; à la suite de négociations que nous avons menées avec la France, il est actuellement transporté par la Suisse.

5. Pendant l'exercice, l'Italie a acheté environ 800 000 tonnes de ferraille aux Etats-Unis. De ce fait, d'importants transports de France et d'Allemagne vers l'Italie ont échappé aux lignes de transit suisses. Grâce à la conclusion de nouveaux marchés, on peut de nouveau s'attendre pour 1955 à d'importants transports d'Allemagne pour l'Italie.

6. Des pourparlers ont été engagés avec les chemins de fer français au sujet de l'introduction d'un tarif européen pour expéditions partielles indépendant des tarifs intérieurs. Aucun accord n'a pu encore être trouvé; les négociations continuent.

7. Indépendamment des nombreux travaux auxquels donneront lieu les voies concurrentes traditionnelles, nous aurons à nous occuper en 1955 des nouveaux problèmes que pose la création de tarifs internationaux dans le cadre de l'Union minière. Dans une première étape, les tarifs internationaux pour combustibles et minerais seront mis en vigueur le 1^{er} mai 1955. Il est possible que la situation tarifaire actuelle régie par la concurrence maritime puisse être maintenue; la condition en est cependant que le tarif de l'Union minière ne soit pas meilleur marché que les prix actuels basés sur la concurrence maritime, ce qui est peu probable.

C. Publicité

1. Le service de publicité a de nouveau édité de nombreux imprimés de propagande, entre autres 10 000 affiches pour la ligne du Brunig et le billet de vacances, ainsi que pour des facilités de voyage, des prix de parcours et des abonnements en général; 100 000 prospectus en faveur des billets de vacances, des abonnements généraux de vacances, des réductions pour familles, ainsi que des abonnements de parcours et d'affaires; le prospectus «Les CFF et les chemins de fer privés à l'HOSPES», 60 000 petites brochures pour les vacances horlogères, 175 000 affiches et prospectus pour les trains-croisière internationaux, un prospectus général en sept langues «La Suisse, pays des chemins de fer électriques», diverses brochures de propagande pour le transport des marchandises au moyen de containers, palettes, trucs transporteurs, etc., et un prospectus sur le transport des produits agricoles par chemin de fer destiné aux visiteurs de l'Exposition d'agriculture, de sylviculture et d'horticulture, à Lucerne. En liaison avec le secrétariat général, il a aussi distribué 420 000 feuilles volantes «Un nom pour nos trains».

Quelque 10 000 panneaux ont été suspendus dans les voitures. Ils faisaient notamment de la publicité en faveur du billet de vacances, des voyages d'automne, des voyages en chemin de fer pour se rendre aux sports d'hiver, des billets du dimanche et des bons-cadeau.

Nous avons mis à la disposition des services d'organisation de voyages collectifs 270 000 prospectus, 3300 affiches petit format, ainsi que 46 000 en-têtes d'affiche. Nous avons aussi édité 400 000 cartes-prospectus des lignes du Saint-Gothard et du Simplon, ainsi que 160 000 cartes de la Suisse pour la propagande à l'étranger.

Pour le changement d'horaire du printemps et de l'automne, nous avons publié de nouveaux tirages des «Correspondances internationales» avec les feuilles volantes correspondantes, et les dépliants concernant les relations intervilles internationales. Nous avons livré à neuf grandes gares 70 000 petits horaires des sports d'hiver.

2. Le calendrier mural pour 1955, présenté sous le slogan «Des cheminots au travail», a été tiré à 50 000 exemplaires. Nous avons aussi publié, à titre d'essai, un agenda de poche destiné à être distribué à des expéditeurs de marchandises fidèles au chemin de fer.

3. A côté du bureau de renseignements habituel, nous avons fait aux trois foires suisses de Bâle, Lausanne et Saint-Gall, ainsi qu'au Salon de l'automobile à Genève, de la propagande en faveur des moyens de transbordement modernes dans le service des marchandises et pour le transport des automobiles par les tunnels alpins. Mentionnons en outre la participation des CFF à l'Exposition suisse de tourisme et d'art culinaire international «HOSPES», à Berne, où une gare modèle a été édifiée, ainsi qu'à l'Exposition suisse d'agriculture, de sylviculture et d'horticulture, à Lucerne.

4. Quelque 100 décors ont été exposés dans des vitrines. Nous disposions à cet effet de 300 nouveaux agrandissements photographiques et d'environ 1500 images en couleurs.

5. Nous avons encore intensifié notre campagne d'annonces dans les journaux politiques du pays et de l'étranger, dans les illustrés, ainsi que dans les feuilles à fort tirage. Les annonces étaient principalement destinées à faire connaître les abonnements pour voyages d'affaires, les différents titres de transport entrant en considération pour la saison des vacances, les bons-cadeau et les billets du dimanche. Nous avons aussi entrepris dans les journaux, en faveur des facilités de voyage accordées aux familles, une vaste campagne étayée par des affiches posées dans les gares et des panneaux suspendus dans les voitures.

6. Notre service des conférences a organisé 414 conférences avec films et soirées de propagande en Suisse et dans les pays limitrophes; plus de 90 000 personnes y ont assisté.

Notre cinémathèque a été complétée par quatre films en couleurs.

7. A fin 1954, 1365 voitures et voitures-buffets étaient pourvues de photographies et 309 voitures et wagons-restaurants de décorations en couleurs, contre 1186 et 251 l'année précédente.

Contrôle du trafic

1. La question de la mise en service de machines à imprimer les billets aux guichets des recettes aux voyageurs est encore à l'étude.

2. Le Conseil d'administration ayant approuvé le nouveau système de décompte des marchandises et octroyé les crédits nécessaires, nous avons engagé les pourparlers voulus avec les chemins de fer privés, les intéressés au trafic et les divisions intéressées des administrations entrant en ligne de compte, et nous avons commandé les prototypes des appareils enregistreurs. Le nouveau système, qui économisera du travail et par là des frais, permettra de simplifier sensiblement le décompte et le contrôle.

3. Les négociations engagées avec les administrations intéressées au trafic-marchandises entre les pays scandinaves et l'Italie au sujet de l'institution d'un office central de décompte avec mise en œuvre du matériel comptable au moyen de cartes perforées sont terminées. Les CFF ont été chargés des travaux connexes; le nouveau système entrera en vigueur le 1^{er} juin 1955.

4. Les prescriptions 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 ont été publiées le 1^{er} mai; leur application a été facilitée par l'adjonction d'un modèle spécial de comptabilité.

5. Le règlement 395.4, datant du 23 décembre 1942, a été remplacé le 1^{er} janvier 1955 par le règlement concernant la manière de traiter les déficits de caisse et les recettes accessoires (R 395.1).

6. Nous avons procédé à la vérification des caisses et des livres de 640 services.

7. 894 crédits pour frais de transport ont été ouverts et 286 supprimés. Le 31 décembre, le nombre des crédits pour frais de transport était de 11 940.

8. L'imprimerie des billets a imprimé 41,8 millions de billets Edmonson, contre 45,3 millions l'année précédente.

Economat

Au début de mai, la courbe des prix de l'acier, qui était en légère régression jusqu'alors, a recommencé à monter. Ainsi qu'on a pu le constater après coup, nos commandes de rails et de traverses en fer ont été passées exactement au moment où la courbe des prix avait atteint son point le plus bas. La lente hausse des prix s'est maintenue jusqu'à la fin de l'année, mais dans une mesure heureusement beaucoup moins forte que l'augmentation véritablement désordonnée de la demande. Dans la mesure où elles ont pu être décelées, les raisons de l'augmentation des besoins apparaissent de nature très diverse. Les principales ont sans doute été la reconstitution des stocks diminuant parallèlement aux prix, l'intense activité du bâtiment, la crainte de la raréfaction de l'offre en rapport avec l'imminent réarmement allemand, et enfin l'insécurité croissante due à l'évolution politique en Extrême-Orient.

Tous les autres marchés des marchandises ont mis étonnamment longtemps à suivre le mouvement et ils n'ont réagi que par un raffermissement des prix. Seuls les métaux non ferreux ont été, vers la fin de l'année, entraînés par la hausse croissante des prix.

Nous n'avons rencontré dans aucun secteur des difficultés à nous approvisionner.

La concentration des achats des CFF à l'économat a fait de nouveaux progrès pendant l'exercice. Nous avons acheté du matériel neuf pour 68 793 386 francs et vendu du matériel de rebut pour 7 760 988 francs.

Exploitations affermées

1. D'importants travaux de transformation ont été exécutés dans les buffets de gare de Bülach, Lausanne, Le Locle, Saint-Gall, Sargans et Zurich-Enge. Le tenancier a changé à Goeschenen.

Les CFF ont aménagé à l'HOSPES un buffet express, qui était tenu par l'Association suisse des buffetiers et qui a connu une grande affluence. Après la clôture de l'exposition, ce buffet a été installé à Thoune.

2. Nous avons conclu à fin 1954, avec les sociétés fermières des kiosques à journaux, de nouveaux contrats prévoyant en partie une nouvelle répartition des secteurs affermés. Huit kiosques en tout ont été ouverts par des sociétés fermières et des fermiers individuels pour la vente de journaux et de provisions de voyage. La littérature en vente dans les kiosques est surveillée en permanence par une commission dont font aussi partie des personnes étrangères à l'administration.

3. Aux fins d'augmenter la capacité de concurrence du chemin de fer, la Compagnie internationale des wagons-lits, en liaison avec notre administration, a fortement réduit les suppléments de wagon-lits. La réduction s'est d'abord étendue aux relations les plus importantes avec la France et au transit par ce pays. Il est prévu d'appliquer la mesure au trafic avec d'autres pays.

A la mi-décembre, d'entente avec la Compagnie internationale des wagons-lits, la Compagnie allemande des wagons-lits et des wagons-restaurants (DSG) a entrepris pour la première fois depuis 1939 la conduite de courses régulières de wagons-lits à destination de la Suisse. Il s'agit des relations Grossenbrode-Bâle-Coire et Francfort-Bâle-Interlaken.

Le service des voitures-buffets dans les nouveaux trains intervalles entre Zurich et Stuttgart est assuré par la Compagnie allemande des wagons-lits et des wagons-restaurants.

Le trafic touristique ayant été très intense, le service des wagons-restaurants assuré à l'intérieur de la Suisse par la Société suisse des wagons-restaurants a enregistré une augmentation des parcours kilométriques et des chiffres d'affaires. Le service ambulancier dans les trains s'est développé lui aussi fortement.

Gares et trains

A. Généralités

1. Un nouveau bureau a été créé à la division de l'exploitation de la Direction générale en vue d'étudier systématiquement les nombreux problèmes de planification qui se rapportent à l'exploitation. Ses principales tâches sont les suivantes:

- a) Enquêtes économiques générales sur l'exploitation et mise à profit des recherches scientifiques;
- b) Elaboration de nouvelles méthodes de travail et d'exploitation;
- c) Réunion d'une documentation exacte pour le calcul des frais de revient et la statistique de l'exploitation;
- d) Enquêtes en vue d'adapter l'horaire aux conditions du trafic et à l'économie de l'entreprise.

Ce bureau de planification n'a pu se mettre pleinement à sa tâche que vers la fin de l'année; aussi n'a-t-il exercé encore aucune influence sur l'organisation de l'exploitation. Les grandes enquêtes suivantes ont été soit entreprises, soit préparées pour l'année prochaine:

Une enquête, la première du genre, sur les courants de trafic et le mouvement des wagons en vue d'obtenir la documentation nécessaire pour dresser les plans d'ensemble des grandes gares de triage, contrôler et rationaliser le système actuel des transports de marchandises, calculer les frais de transport, établir les tarifs et acquérir le matériel roulant approprié. Cette enquête sera répétée en 1955 à diverses périodes de trafic. Il est en outre question d'examiner de plus près les courants de trafic des expéditions partielles, ainsi que du mouvement international et interne des voyageurs.

Lors d'un essai de grande envergure, nous avons jeté les bases d'une analyse qui permettra de répartir exactement les frais de manœuvre par catégorie de trafic, tout en rationalisant le service des manœuvres. Cette analyse sera opérée en 1955 dans toutes les gares de formation des trains. Elle sera complétée par une analyse du service extérieur des bagages et des marchandises en grande vitesse, ainsi que par une enquête sur les frais de transbordement des expéditions partielles. Nous envisageons enfin des enquêtes sur les tâches accessoires des trains de voyageurs, l'amélioration des vitesses commerciales, la commande centralisée et la régulation des trains, l'assainissement de l'horaire et la possibilité d'appliquer de nouveaux systèmes d'exploitation à des lignes particulièrement appropriées, etc.

2. Le contrat d'affermage du 2 juillet 1903 avec la Compagnie du chemin de fer Vevey-Chexbres a été prolongé de 15 ans, c'est-à-dire jusqu'au 30 juin 1971.

3. Les recettes provenant de la location de bicyclettes sont quelque peu inférieures à celles de l'année précédente, ce qui provient certainement des conditions météorologiques défavorables de l'été.

B. Recrutement du personnel

Depuis de nombreuses années, nous éprouvons des difficultés considérables à recruter du personnel des gares et des trains. En 1954 également, nous n'avons engagé que 183 apprentis de gare, au lieu des 220 à 250 dont nous avons besoin. De plus, nous avons admis 105 apprentis pour le service des trains.

C. Exploitation

1. Les transports de voyageurs ont de nouveau atteint un niveau élevé pendant tout l'année. Nous manquons malheureusement toujours de matériel roulant, notamment de voitures RIC. Le parc de voitures de 3^e classe à installation internationale de chauffage (3 types de courant) est également insuffisant. A maintes reprises, des voitures de renfort pour l'Italie n'ont pas pu être chauffées entre Chiasso ou Domodossola et Milan.

2. En 1954, la Suisse a importé 10 169 340 tonnes de marchandises, ou 1 432 600 tonnes de plus qu'en 1953; elle a exporté 808 330 tonnes (l'année précédente: 690 630 tonnes). Cet accroissement a influencé très favorablement notre trafic des marchandises: les quantités transportées ont en effet passé à 21 169 000 tonnes, ce qui fait 1 764 000 tonnes de plus qu'en 1953. Par l'ensemble des points frontières, il est entré en Suisse 623 764

wagons chargés, contre 554 904 en 1953. Cet excellent résultat ne provient cependant pas seulement de l'accroissement des importations en Suisse; l'intensité constante du trafic international de transit y a également contribué.

3. Les transports par bacs sur le lac de Constance entre Friedrichshafen et Romanshorn ont atteint leur niveau le plus élevé depuis leur réintroduction le 5 janvier 1948, quand bien même ils ont été passagèrement interrompus par le gel ou des réparations aux installations. Dans les deux directions, il a été acheminé au total 22 058 wagons chargés et 8091 wagons vides, ce qui fait 44 29 wagons de plus qu'en 1953.

4. En 1954 également, nous avons poursuivi nos efforts en vue de rationaliser l'exploitation et de mieux adapter nos prestations aux besoins de la clientèle. Nous nous sommes procuré 300 nouveaux petits containers, en sorte que nous en avons 1012. La palettisation a été intensifiée et elle s'étend maintenant à presque tout le territoire suisse, y compris les chemins de fer privés à voie normale. A la fin de l'année, 15 grandes halles aux marchandises étaient munies de tracteurs élévateurs et toutes les gares aux marchandises disposaient de roule-palette. L'équipement pour la palettisation comprend désormais:

85 tracteurs élévateurs,

1 350 roule-palette,

70 000 palettes standard du type I, plus environ

30 000 palettes appartenant aux 309 maisons avec lesquelles nous avons conclu des contrats ad hoc. La palettisation a permis d'accélérer le transbordement des expéditions partielles et de réduire les frais. Dans les trois plus grande places de transbordement (Zurich, Berne et Lucerne), la manipulation des expéditions partielles a exigé 125 journées de travail de moins qu'avant l'introduction de la palettisation.

5. Le transport de ciment en vrac dans des grands wagons-silos s'est très fortement développé en 1952/53. Les 18 premiers wagons de cette catégorie, d'une charge utile de 26,5 tonnes, avaient été mis en service en 1952/53 pour les grands transports de ciment de Wildegg à Rodi-Fiesso destinés au barrage de Sambuco. A fin mars 1954, seules les fabriques argoviennes de ciment de Wildegg et Siggenthal étaient équipées pour le chargement de wagons-silos. En avril/mai, Liesberg et Unterterzen ont été dotées des installations nécessaires et d'autres fabriques de ciment sont en train d'introduire le nouveau système. Les grandes entreprises de construction adoptent toujours plus le chargement en vrac, même pour des chantiers d'importance moyenne. Aussi avons-nous également acquis de petits wagons-silos d'une contenance de 15 tonnes et le parc de wagons-silos à ciment a-t-il progressivement passé à 90 unités à fin 1954 (70 à 26,5 et 20 à 15 tonnes). D'autres wagons sont en cours de construction.

6. Le 28 octobre 1954, sur l'initiative du Vorort de l'Union suisse du commerce et de l'industrie, a été fondée à Bâle une «Société suisse d'études pour la manutention rationnelle des marchandises», dans laquelle nous sommes aussi représentés. Les six groupes de travail, auxquels collaborent les délégués de nos services techniques, traitent les questions suivantes en rapport avec le transport des marchandises:

- Adaptation de l'emballage aux besoins de la manutention des marchandises,
- Constitution d'unités de transport et de manutention,
- Manutention de marchandises en vrac pouvant être basculées,
- Manutention des autres marchandises chargées en vrac (bois, matériel de construction, etc.),
- Moyens auxiliaires de manutention (containers, palettes, engins de levage et de roulage),
- Adaptation des véhicules de transport et des installations fixes à la technique moderne de manutention

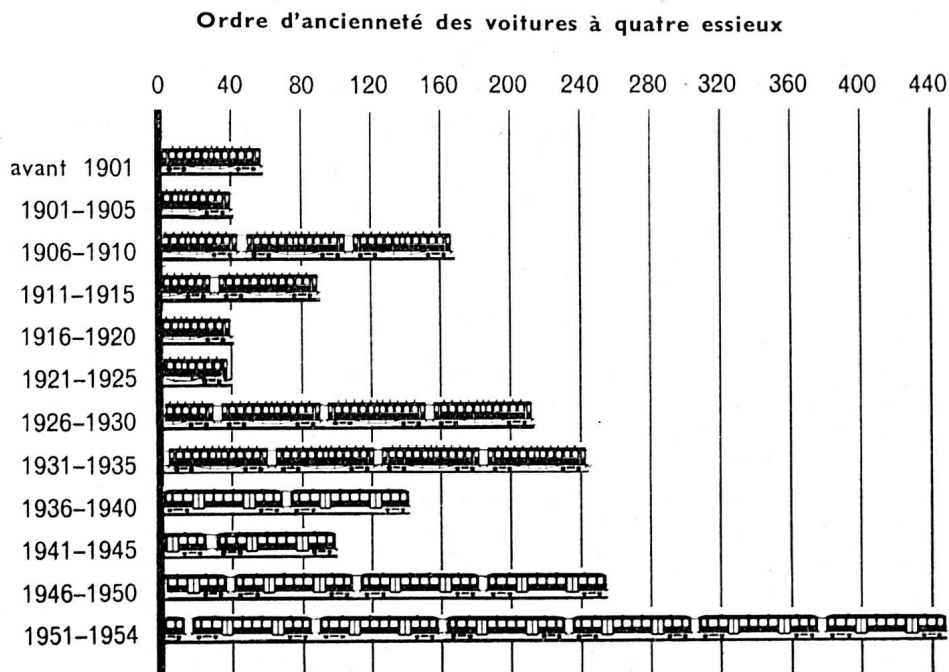
D. Horaires

1. L'horaire annuel 1954/55 présente diverses améliorations tant en trafic interne qu'en trafic international. Par rapport à 1953, nous avons quotidiennement prévu 990 km en plus pendant l'horaire d'été et 580 en plus pendant l'horaire d'hiver. Ces suppléments ont été ramenés à 380 km en été et 150 km en hiver ensuite de la suppression de trains de matériel vide et de courses spéciales. Les parcours journaliers des trains de voyageurs ont été de 136 000 km en été et 133 500 km en hiver.

Traction et ateliers

A. Généralités

De vastes études et d'importantes enquêtes ont été faites en vue de dresser le programme de renouvellement du matériel roulant. Un concours organisé entre les quatre fabriques suisses de voitures a fourni les données d'une voiture moderne et simple à quatre essieux, avec deux entrées aux extrémités, au-dessus des bogies; ce modèle doit remplacer nos quelque 1600 voitures à deux et trois essieux, qui ont déjà presque toutes plus de 50 ans.



A la suite des analyses auxquelles nous nous sommes livrés dans tous les endroits où sont mises en service des locomotives de manœuvre à vapeur, aux fins de déterminer les exigences techniques de la traction, nous avons établi les bases du plan de remplacement intégral des 217 locomotives à vapeur encore existantes. De plus, des études sont en cours, et partiellement déjà achevées, en vue de compléter et de renouveler le parc insuffisant de véhicules moteurs électriques; c'est là une tâche qui doit être bientôt menée à chef et qui permettra d'apporter des améliorations dans le domaine économique et technique.

Une sous-commission technique, que préside le représentant des CFF, s'est livrée à une enquête sur la construction et l'acquisition des rames automotrices diesel qui doivent être mises en service dans le cadre de l'organisation Trans-Europ-Express.

A l'aide de trois prototypes, nous avons établi les éléments de construction de nouveaux wagons couverts.

De concert avec les expéditeurs intéressés, nous avons procédé à des essais en vue de tirer au clair les questions que pose la manutention rationnelle des marchandises pulvérulentes et granuleuses.

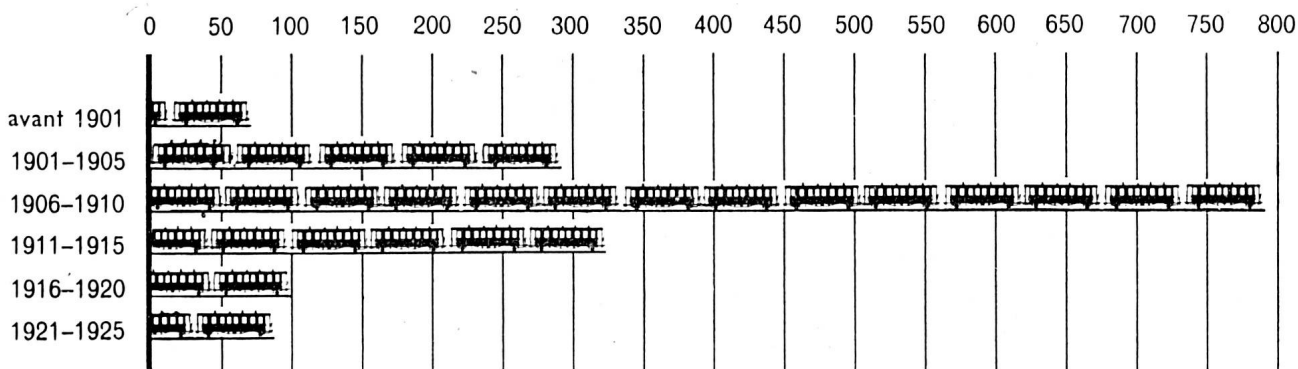
B. Traction et achat de véhicules

1. Pour couvrir nos besoins en personnel des locomotives, nous avons engagé 106 ajusteurs-électriciens ajusteurs-mécaniciens et mécaniciens.

2. Bien que 13 automotrices électriques de la série CFe ⁴/₄ aient pu être mises en service dans le courant de l'année, il y a eu constamment pénurie de véhicules moteurs électriques, en raison de la forte augmentation du trafic. Aussi 888 700 kilomètres ont-ils dû être parcourus par des locomotives à vapeur sur des lignes électrifiées, ce qui fait 3,2% de plus qu'en 1953. Il a fallu utiliser à cet effet 16 000 tonnes de charbon et la dépense

s'est élevée à 1,328 million de francs. Si nous avions disposé d'un nombre suffisant de véhicules moteurs électriques, les frais de courant ne se seraient élevés qu'à 314 600 francs. La consommation totale de charbon, y compris pour le service des manœuvres, s'est élevée à 80 000 t et elle a occasionné une dépense de 6,6 millions de francs. Assurées avec la traction électrique, ces mêmes prestations n'auraient coûté que 1,568 million de francs.

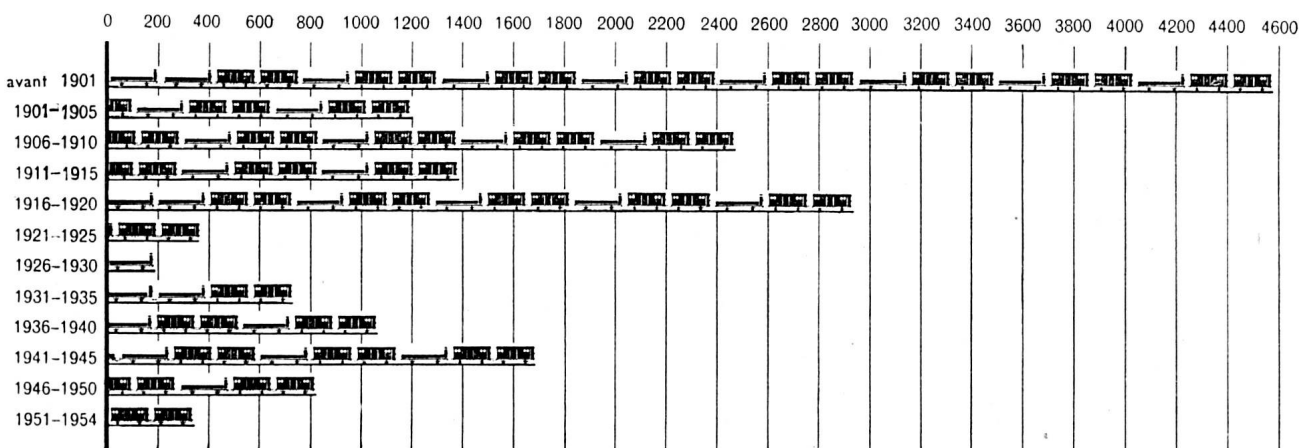
Ordre d'ancienneté des voitures à deux et trois essieux



3. Nous avons mis au rebut 17 locomotives à vapeur, dont la réparation aurait entraîné des frais excessifs. Notre parc de locomotives à vapeur pour voie normale ne compte plus actuellement que 217 machines.

4. D'accord avec l'Association «Flèche du Jura», l'automotrice rapide R_{Ce}^{2/4} 621 (Flèche du Jura) a été remplacée sur les lignes du Jura neuchâtelois par une nouvelle automotrice de la série C_{Fe}^{4/4}, qui se prête mieux à ce trafic, parce que plus puissante. La Flèche du Jura est utilisée depuis lors sur le parcours nouvellement électrifié Saint-Maurice-Saint-Gingolph.

Ordre d'ancienneté des wagons



5. Nous avons loué à la maison Sulzer Frères S. A. une locomotive de manœuvre diesel-hydraulique de 350 CV, que nous avons mise en service, à titre d'essai, pendant quelques mois. L'essai sert à tirer au clair des questions en rapport avec le remplacement du service des manœuvres à vapeur par l'exploitation diesel.

6. Des installations de chauffage préalable des trains ont été aménagées dans les gares de Berne, Brigue et Interlaken Ost.

7. Des tanks à essence et à huile diesel ont été installés à Bâle, Olten et Lucerne pour le ravitaillement des véhicules routiers et des locomotives diesel.

8. A titre d'essai, un fonctionnaire technique a été chargé au 1^{er} arrondissement de diriger tout le service des véhicules à petit moteur et des véhicules routiers; il est assisté d'un instructeur-contrôleur.

9. Les véhicules, containers et engins de manutention mis en service, transformés et commandés durant l'exercice sont mentionnés dans l'appendice 2 du compte de construction.

C. Service des bateaux sur le lac de Constance

Le service de ferry-boats entre Romanshorn et Friedrichshafen a dû être interrompu du 3 au 8 février, le port de Romanshorn ayant été bloqué par les glaces, et du 6 septembre au 5 octobre, pour cause de réparations des ponts transbordeurs.

D. Ateliers

1. Entretien du matériel roulant

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

Véhicules moteurs

	Locomotives électriques	Locomotives thermiques	Automotrices
Réparations courantes	719	70	197
» intermédiaires	182	17	17
Revisions	155	39	16
Total	1056	126	230

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

Réparations courantes	76
» intermédiaires	98
Revisions	173
Total	347

Autres véhicules des CFF

	Voitures	Fourgons	Wagons	Wagons de service
Réparations courantes	6012	977	7 641	557
Revisions	1999	313	5 389	507
Réparations intermédiaires	58	5	—	—
» principales	27	26	633	—
Réparation d'avaries graves	7	9	6	—
Total	8103	1330	13 669	1064

Véhicules d'autres propriétaires (wagons de particuliers compris)

	Voitures	Fourgons	Wagons	Wagons EUROP	Autres wagons
Réparations courantes	11	112	1054	2769	850
Revisions	—	—	895	—	—
Total	11	112	1949	2769	850

2. Machines et installations des ateliers

Nous avons exécuté les travaux qui étaient prévus pour cette année aux ateliers de réparation des wagons d'Yverdon (2^e étape). Il a ainsi été possible de mettre en service les nouvelles installations ci-après:

1. Une puissante installation de peinture au pistolet répondant à tous les besoins, qui permet de peindre des wagons complets;

2. Un élévateur mobile de wagons, pour charges de 15 t, destiné au transport des wagons d'une voie à l'autre;

3. Le deuxième chariot transbordeur à l'extrémité Nord de l'atelier de réparation des wagons, qui permet la revision des wagons à la chaîne.

Nous avons acheté un appareil ultra-son pour détecter les fissures des essieux de locomotives.

Aux ateliers d'Olten, nous avons aménagé une installation d'adoucissement pour la préparation d'eau distillée destinée aux accumulateurs. Ces ateliers sont maintenant en mesure de couvrir l'ensemble des besoins en eau distillée des CFF à bien meilleur compte qu'auparavant. Lors des modifications apportées aux installations électriques des ateliers, nous avons aménagé une station transformatrice et distributrice permettant d'alimenter simultanément les ateliers et la gare.

Aux ateliers de Zurich, nous avons construit un bâtiment-vestiaire central avec abri, qui a permis de supprimer les vestiaires démodés et malsains qui se trouvaient dans les locaux de travail.

La division des machines a été équipée d'une nouvelle grande fraiseuse horizontale. Les ateliers de Zurich sont maintenant à même de travailler de grandes pièces à usiner également pour le compte d'autres ateliers.

Aux ateliers de Coire, nous avons renouvelé les installations démodées et peu économiques de l'usine hydraulique.

L'alternateur asynchrone travaille en liaison avec le réseau des entreprises électriques de la ville de Coire, ce qui permet une utilisation économique des forces hydrauliques.

Travaux

A. Généralités

1. Les voies à longs rails sur traverses de béton et de bois qui ont été posées entre Olten-Hammer et Wangen b/Olten (ligne Olten-Soleure) et entre Etoy et Allaman (ligne Lausanne-Genève) ont donné satisfaction. Il est prévu d'établir aussi, en 1955, un parcours d'essai avec longs rails sur traverses en acier.

Nous avons poursuivi nos essais avec l'appareil Vibrogir en vue de déterminer le comportement de divers systèmes d'attache de rails.

Nous avons également déclaré valables pour les réceptions de rails des CFF, dès le 1^{er} janvier 1954, les «Spécifications techniques pour la fourniture des rails Vignole en acier non traité de qualité courante», telles qu'elles ont été établies par l'UIC.

Les hautes écoles techniques de Zurich et Lausanne ont procédé à diverses enquêtes dans le cadre des études faites en vue de doter la superstructure d'un profil de rail plus lourd.

2. Nous avons publié des normes pour les ponts-rails à poutrelles enrobées de béton.

Nous avons continué les essais en vue de tirer au clair la collaboration entre l'acier et le béton lors de constructions mixtes.

Sur la ligne du Saint-Gothard, nous avons soumis à des essais un pont en fer puddlé datant de 70 ans. Il s'agissait de déterminer la capacité de charge réelle de types de pont aussi anciens et qui existent encore en grand nombre. Nous avons aussi tenu compte des actions dynamiques causées par le passage des convois. Nous sommes en train de tirer parti des résultats des examens.

3. Nous avons achevé les études en vue d'établir un nouveau poste tous-relais avec tableau de commande lumineux composé d'éléments rectangulaires. Le premier de ces postes, destiné à la gare de Lyss, est en cours de construction.

4. *Gare de Berne.* Nous avons soumis à la ville l'expertise sur la régulation du trafic urbain qui a été établie en prévision de la reconstruction de la gare. Le Conseil communal a déjà pris position vers la fin de l'année et orienté l'opinion publique. Les propositions des experts nous obligent à apporter quelques modifications à nos projets de bâtiments au Bollwerk. Le projet doit être mis au net pour mai 1955, après quoi nous réglerons la question du financement avec le canton et la ville de Berne.

5. *Agrandissement de la gare de Zurich.* Le prof. E. Frohne nous a adressé des suppléments à son expertise. Le 30 juin 1954, une délégation de la Direction générale et de la Direction du III^e arrondissement a exposé notre point de vue sur le rapport Frohne aux autorités du canton et de la ville de Zurich. Par la même occasion, nous avons commenté le nouveau projet général de 1954 que nous avons élaboré. Il a été convenu qu'après avoir utilisé les rapports sur un plan général de trafic de la ville que leur ont soumis en 1954 deux groupes d'experts, les autorités municipales fixeront leur attitude sur le projet de 1954 et la communiqueront tout d'abord au canton. Par la suite, le canton et la ville se mettront de nouveau conjointement en rapport avec nous.

B. Constructions, transformations et extensions

1. *Construction de nouvelles lignes.* Ligne de raccordement Genève-Cornavin–La Praille: nous avons poursuivi les travaux d'établissement de la plate-forme de la gare de triage (2^e étape) et commencé la construction du bâtiment du service des manœuvres. En août, le pont-bascule jumelé à enregistrement automatique pour 90 t. a été mis en service. Pour ce qui est du nouveau raccordement Vernier–La Praille, nous avons passé à l'exécution du 3^e lot des travaux (tranchée conduisant au tunnel de Châtelaine).

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

Nous avons achevé les grands travaux ci-après:

I^{er} arrondissement:

Modification des voies 1 et 2 au Bouveret; montage à Brigue, comme entrepôt, de la halle aux marchandises démolie à Lausanne; modification des voies à Cully; pose d'une voie de tiroir côté Saint-Jean à Genève-Cornavin; construction du mur de soutènement, au km 109,300–109,400, pour la voie industrielle de la fabrique de papier à Grellingue; agrandissement du garage de gare entre les bâtiments d'administration I et III, déplacement des WC du buffet de la gare au sous-sol et construction d'une nouvelle salle pour le buffet de II^e classe à Lausanne; construction d'un magasin pour le matériel électrique à Renens.

II^e arrondissement:

Construction d'un tank à essence et à huile diesel dans le dépôt des locomotives et remplacement de la grue à chevalet de 20 tonnes par une grue de 40 tonnes sur la voie de débord C 11 à Bâle CFF; transformation du bâtiment de service Sud et adaptation du chauffage central à Bellinzone; construction d'une nouvelle annexe avec bureau de renseignements, local pour la poste et kiosque à fruits à Brienz; pose d'une nouvelle voie et construction d'un quai en bois parallèlement à la voie B 20 à Chiasso; exhaussement du bâtiment d'administration en vue de l'aménagement de nouveaux bureaux à Lucerne; exhaussement du toit et pose d'une grue dans la halle de montage de la division des locomotives de l'atelier de dépôt à Meiringen; transformation et agrandissement du bâtiment aux voyageurs à Melide; construction d'un abri entre le bâtiment de service Nord et l'annexe à Olten.

III^e arrondissement:

Reconstruction de l'entrepôt à Rorschach gare; rénovation du buffet de 2^e classe et construction d'un nouveau kiosque-buffet sur le quai I, à Saint-Gall; extension du buffet et aménagement d'un abri à Sargans; agrandissement de la remise aux locomotives F à Zurich g. p.

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

I^{er} arrondissement:

Extension de la station de Bärschwil; transformation des locaux de service (recette aux voyageurs et aux bagages) et restauration du hall des guichets à Bienne; transformation des locaux de service dans le bâtiment aux voyageurs et construction d'une salle d'attente sur le quai I à Delémont; prolongement du quai I et modification des voies côté Berne à Lausanne; construction d'une nouvelle gare aux marchandises à Lausanne-Sébeillon; agrandissement de la gare de Lyss; construction d'un bâtiment de service pour la section des installations électriques à Saint-Maurice; transformation des locaux de service dans le bâtiment aux voyageurs à Vevey.

II^e arrondissement.

Agrandissement de la gare d'Airolo, avec construction d'un quai intermédiaire et d'un passage pour piétons; construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs et pose d'une voie de chargement à Bellach; agrandissement de la halle aux marchandises à Chiasso; transformation du bâtiment aux voyageurs, construction d'un nouveau bâtiment accessoire et d'un passage inférieur, ainsi que déplacement de la cour de débord à Longeau; transformation et extension du bureau de gare et du local des bagages à Oensingen; transformation du bâtiment aux voyageurs à Soleure Ouest.

III^e arrondissement:

Extension des installations de la gare de Buchs (SG); construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs à Lachen; construction d'un bâtiment de service pour l'entretien des lignes de contact à Rapperswil; agrandissement des installations du service des marchandises à Schlieren; extension des installations de gare à Schmerikon; transformation du bâtiment aux voyageurs à Unterterzen; agrandissement du bâtiment de service près du bâtiment aux voyageurs à Ziegelbrücke.

3. Doubles voies. La double voie a été mise en service sur les parcours suivants, qui mesurent au total 13,7 km: Luterbach-Soleure g. p., le 12 janvier; Deitingen-Luterbach, le 23 mai; Gorgier-Bevaix, le 5 juillet; Wangena. A.—Deitingen, le 17 décembre.

Nous installons en ce moment la seconde voie sur les parcours Chénens-Rosé, Bissone-Maroggia-Melano, Oensingen-Niederbipp-Wangen a. A., Lachen-Siebnen-Wangen et Murg-Unterterzen; les travaux commenceront prochainement sur le tronçon La Neuveville-Douanne.

4. Construction de ponts. Nous avons continué de remplacer les ponts métalliques de la ligne du Saint-Gothard par des ponts en béton revêtus de pierre naturelle. C'est ainsi qu'entre Goeschenen et Wassen, une voie a pu être mise en service sur le nouveau pont du Kellerbach; l'autre suivra en 1955. Les anciens ponts datant de la construction de la ligne disparaissent de plus en plus et font place à des ouvrages plus puissants, qui pourront supporter même un trafic encore plus élevé.

Deux ponts en acier sont en construction pour la seconde voie Oensingen-Soleure, l'un sur l'Aar, l'autre sur le canal de l'usine électrique près de Wangen a. A.

Nous avons achevé le pont à treillis sur la Wäggitaler Aa, à Lachen, pour la double voie Lachen-Siebnen-Wangen.

Pour éliminer les piliers du pont franchissant le quai de la Sihl près de Zurich-Wipkingen, qui gênent le trafic routier, les voûtes de maçonnerie ont été remplacées par un pont en béton armé de plus grande portée.

5. Signaux et installations de sécurité. Nous avons mis en service 11 enclenchements électriques de type ordinaire, 2 installations de sécurité avec pupitre de commande à touches d'itinéraires (Lausanne-Sébeillon et Bâle-poste 8), 349 signaux lumineux, 18 commandes électriques de barrières de passage à niveau, dont une avec moteur individuel, et 6 installations automatiques à feux clignotants pour passages à niveau.

Nous avons posé le block de ligne à circuit de voie sur les parcours Martigny-Chamoson, Renens-Sébeillon-Lausanne, Tavannes-Sonceboz-Sombeval, Sonceboz-Sombeval-Saint-Imier, Fräschels-Chiètres, Delémont-Courtételle, Courfaivre-Saint-Ursanne, Meiringen-Brienzwiler, Ebikon-Sentimatt, Bowil-Obermatt, Cadenazzo-Magadino-Vira, Cadenazzo-Tenero-Gordola, Leibstadt-Stein-Säckingen, Etwilen-Schaffhouse, Uznach-Bollingen, Horn-Rorschach gare.

Nous avons scindé en deux sections de block la ligne Rodi-Fiesso-Faido en construisant un nouveau poste de block automatique à Piottino.

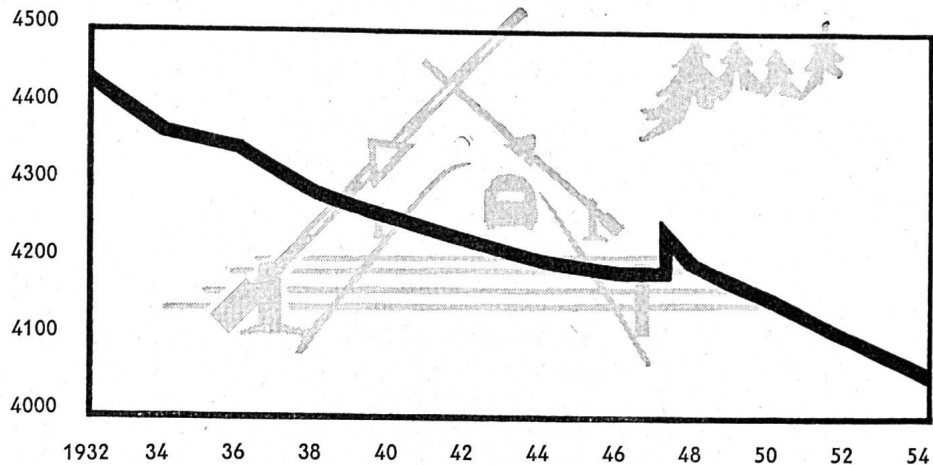
Six postes de barrières ont été munis de dispositifs automatiques d'annonce de l'approche des trains, combinés avec le block de ligne. Nous sommes en train de construire d'autres installations de ce genre, afin de pouvoir bientôt les placer à un grand nombre de passages à niveau.

Nous avons équipé 17 nouveaux kilomètres avec le dispositif d'arrêt automatique des trains.

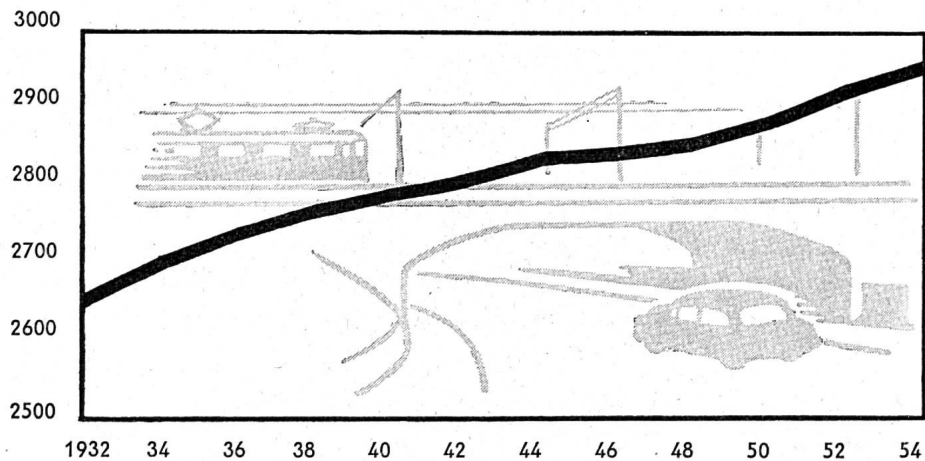
6. Passages à niveau. Nous avons supprimé en tout 24 passages à niveau; 14 d'entre eux ont été remplacés par des passages inférieurs ou supérieurs. Nous avons dû ouvrir deux nouveaux passages à niveau. Parmi les ouvrages importants destinés à supprimer des passages à niveau à fort trafic routier, nous mentionnerons la

Nombre de passages à niveau

(Augmentation en 1947 par la reprise du parcours Hinwil-Bauma)



Total des passages inférieurs ou supérieurs



correction de la route cantonale à Vaumarcus, avec passage supérieur mis en service récemment, ainsi que la construction en cours du tronçon de route à grand trafic Lyss-Bienne.

7. Installations à courant faible et à basse tension. Nous avons poursuivi les travaux d'extension du réseau des télécommunications. Le nouveau central téléphonique d'Olten, ainsi que les installations de téléphonie multiple par courants porteurs Berne-Lucerne et Lucerne-Olten, ont été mis en service. Nous avons installé des haut-parleurs à La Chaux-de-Fonds, au dos d'âne d'Erstfeld, à Brougg, Schaffhouse, Rorschach et Wattwil.

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, 161,4 km
- » » » » » usagé, 64,3 km
- » du ballast avec augmentation du nombre des traverses et renouvellement du ballast seul, 13,7 km;

b) Renouvellement des aiguilles

- 394 aiguilles avec du matériel neuf
- 271 » » » » usagé.

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 83% des agents du service de la voie, de sorte que, au cours de l'exercice, 750 kilomètres de voies ont pu être entretenus selon cette méthode.

Pendant l'exercice, 200 kilomètres de rails ondulés ont été traités avec le wagon meuleur. A la suite des résultats obtenus, nous nous sommes procuré un deuxième wagon meuleur, qui nous permettra de travailler sur une plus grande échelle.

Avec le wagon de mesures, nous avons vérifié la position d'environ 3150 kilomètres de voie, c'est-à-dire 77% des voies que nous devons contrôler périodiquement.

Les diagrammes du wagon de mesures nous montrent que nous avons obtenu une amélioration notable de la position des voies.

Nous avons procédé à l'auscultation des rails à l'aide d'appareils ultra-son sur environ 40 kilomètres de rampe de la ligne du Saint-Gothard. Cette opération nous a permis de déceler des défauts à l'intérieur des rails et de changer ces rails là où cela s'est révélé nécessaire.

E. Electrification

Nous avons inauguré la traction électrique sur la ligne Monthey-Saint-Gingolph le 3 octobre.

Ayant reconnu que la Suisse ne peut garder et renforcer sa position actuelle en trafic de transit que si les principales lignes étrangères d'accès disposent d'un équipement moderne et puissant, les Chambres fédérales ont approuvé par arrêté du 25 juin 1954 un accord de la Confédération suisse avec la République française au sujet de l'électrification des lignes Reding-Strasbourg-Bâle et Dijon-Vallorbe (y compris Frasné-Les Verrières), du 11 mai 1954. Le Gouvernement suisse s'est engagé à autoriser le financement de ces électrifications dans les conditions suivantes:

- a) par un prêt des CFF s'élevant à 200 millions de francs suisses (cette somme étant mise à notre disposition par la Confédération);
- b) par un prêt de 50 millions de francs suisses accordé par un consortium de banques suisses.

En outre, les CFF pourront en tout temps et sur demande de la SNCF porter à 250 millions de francs suisses le crédit de 200 millions.

Le référendum n'ayant pas été demandé pendant le délai expirant le 29 septembre 1954, l'arrêté fédéral est entré en vigueur. Conformément à la convention que nous avons conclue avec la SNCF sur la base de l'accord et de l'arrêté fédéral, nous avons versé en automne une première tranche de 25 millions de francs. Comme il a été convenu, cette somme a été mise à notre disposition par le Département fédéral des finances.

A la conférence européenne des horaires de Budapest, le vœu a été émis que la ligne Pontarlier-Les Verrières fût électrifiée immédiatement. Des pourparlers sont en cours avec la Société nationale des chemins de fer français pour que la traction électrique à 15 kV, 16²/₃ périodes, puisse être introduite au printemps 1956.

La rencontre à Vallorbe, Pontarlier et Bâle de la ligne de contact de la SNCF (25 kV, 50 périodes) avec la nôtre (15 kV, 16²/₃ périodes) pose, au point de vue technique et de l'exploitation, des problèmes difficiles. Pour Vallorbe et Pontarlier, les solutions sont trouvées, tandis qu'aucune décision définitive n'a encore été prise pour Bâle.

Usines électriques

A. Généralités

En 1954, les CFF ont obtenu du canton d'Uri la concession pour l'utilisation des eaux de la Furkareuss, qui doivent être amenées dans le lac d'accumulation de la Göschenalp et utilisées pour l'usine de Göschenen (usine à participation CFF-CKW). D'entente avec les CFF, les CKW ont, en ce qui les concerne, acquis la concession pour l'utilisation de la Göschenerreuss et de la Voralpreuss dans cette usine. De plus, la concession de la Reuss, des années 1907/1929, et dont la chute supérieure Andermatt-Göschenen sera également utilisée à cette usine, a été révisée et adaptée à la nouvelle situation. Les trois concessions ont une durée allant jusqu'à fin 2043.

Les CFF ont, en outre, obtenu de la commune de Finhaut la concession pour l'utilisation ultérieure de la chute entre le nouveau bassin d'accumulation du Vieux-Emosson et le lac de Barberine. Cette concession dure jusqu'en 2017, c'est-à-dire jusqu'à la fin de la deuxième période de la concession fédérale des forces hydrauliques de la Barberine et de l'eau Noire.

B. Economie électrique

1. Durant l'exercice 1953/54 (d'octobre 1953 à septembre 1954), nous avons produit ou reçu:

	(1952/53) kWh	1953,54 kWh
Dans nos propres usines	(724 921 000)	688 695 000
» des usines communes	(252 647 000)	204 309 000
D'autres usines privées	(130 260 000)	208 725 000
Total de l'énergie produite et reçue	<u>(1 107 828 000)</u>	<u>1 101 729 000</u>

Cette énergie a été utilisée comme il suit:

Traction CFF (à la sortie des sous-stations)	(868 650 000)	887 217 000
Autres usages propres		5 716 000
Livraisons à des chemins de fer privés		28 760 000
Propre consommation des usines électriques et sous-stations, pertes de transmission et de conversion		144 787 000
Total pour l'exploitation du chemin de fer		<u>1 066 480 000</u>

Livraisons à d'autres consommateurs (servitudes)	10 113 000
Livraison d'énergie en excédent	11 249 000
Consommation pour le pompage d'eau à l'usine de l'Etzel	12 926 000
Pertes de transmission	961 000

Total pour d'autres buts 35 249 000

Consommation totale 1 101 729 000

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 1953/54 a augmenté de 18 567 000 kWh, ce qui fait 2,14%. Cette augmentation est due: à l'introduction de la traction électrique sur l'ancienne ligne du Hauenstein Olten-Läufelfingen-Sissach, à la mise hors service de locomotives à vapeur et à l'augmentation du trafic des voyageurs et des marchandises.

2. Pendant la période d'hiver 1953/54 (octobre-avril), les conditions hydrographiques dans nos usines ont été défavorables. Les débits d'eau y sont descendus jusqu'à 50% de la moyenne de plusieurs années. L'achèvement, au cours de l'été de 1953, du nouveau barrage de Ritom nous a permis, avant l'achèvement de la galerie d'amenée de la Garegna, de retenir dans le lac Ritom une réserve de 22 millions de kWh provenant des conditions hydrographiques extraordinairement favorables de la période d'hiver 1952/53. Bien que les réserves disponibles dans nos bassins d'accumulation se soient accrues, et que nos disponibilités en énergie auprès d'autres usines aient été augmentées de 20 millions de kWh, nous avons dû, jusqu'au début d'avril, faire appel pour 46 554 000 kWh à l'énergie de secours qui nous est assurée contractuellement.

Alors que les débits d'eau durant la période d'été 1954 (mai-septembre) ont atteint la moyenne de plusieurs années dans les usines d'Amsteg, Ritom et de l'Etzel, ils ont été moins élevés dans les usines de Barberine, Vernayaz et Rapperswil. Nous n'avons pu disposer que pendant peu de temps de l'énergie en excédent pour alimenter les chaudières électriques utilisées dans l'exploitation ferroviaire. A l'usine de l'Etzel, nous avons pompé dans le lac de la Sihl 8 256 000 m³ d'eau et gagné ainsi autant de kWh d'énergie.

C. Usines électriques

1. *Amsteg*. Nous avons entrepris la transformation de l'installation de distribution de 66 kV pour la pose des nouveaux interrupteurs à haute capacité.

2. *Göschenen*. Les hautes eaux des 21/22 août ont fortement endommagé la prise d'eau de l'usine auxiliaire des Schöllenen.

3. *Ritom*. Dans la galerie de la Garegna, nous avons franchi la zone des dolomites et avancé d'environ 210 mètres dans le gneiss de la Tremola. La zone des dolomites avait environ 400 mètres de longueur, dont 225 mètres dans des parties sèches et fermes et 175 mètres dans des failles de sable et d'éboulis. La zone des dolomites a exigé 6 ans de travaux, pendant lesquels aucun accident notable ne s'est produit. A fin septembre, nous avons repris la construction de la galerie à la mine, mais l'avancement est toujours entravé par des parties de rochers éboulés et de fortes irrptions d'eau. Le 31 décembre, l'avancement se trouvait porté au point 1245 mètres et le revêtement de maçonnerie au point 1047 mètres. Pendant l'exercice, nous avons accompli un progrès de 254 mètres, dont 46 mètres concernant la zone des dolomites. Pour que la galerie soit percée, il manque encore 435 mètres, ou 17,5% de la longueur totale, qui est de 2484 mètres.

Nous avons établi le projet pour l'amenée de l'Unteralpreuss dans le lac Ritom et préparé les travaux de trigonométrie et de construction.

Les hautes eaux des 14/15 et 21/22 août ont fortement endommagé les installations d'adduction d'eau dans le val Piora.

Nous avons transformé le pont du Tessin, près de l'usine, et l'avons pourvu d'un tablier en béton.

Conjointement à l'élévation de la tension de 60 à 66 kV dans le secteur Amsteg-Göschenen-Ritom, nous avons modifié trois transformateurs et les avons équipés avec de nouveaux enroulements.

Le 31 décembre 1954, le lac Ritom avait 29,7 (35,1) millions de m³ d'eau utilisable, ce qui équivalait à 49,3 (58,2) millions de kWh. Le niveau le plus bas a été atteint le 8 mai (23 avril), avec 1,3 (13,3) million de m³. Le lac contient à l'état plein 47,0 millions m³ d'eau.

4. *Vernayaz*. Dans la nouvelle installation de distribution à ciel ouvert pour les transformateurs régulateurs, nous avons exécuté les fondations pour les transformateurs, les interrupteurs et les charpentes et déplacé les câbles à haute tension entre l'usine et l'installation de distribution.

Le central téléphonique de l'usine a été transformé en un central tandem.

5. *Barberine*. Au nouveau barrage du Vieux-Emosson, les travaux de bétonnage ont duré du 13 mai au 20 octobre. Pendant cette période, nous avons pu amener 52 760 m³ de béton, ou 84% de la cubature du barrage, qui est de 62 500 m³ (1953: 6040 m³). L'année prochaine, nous aurons encore à bétonner 3700 m³. Nous avons continué les injections de ciment dans la roche et construit la prise d'eau pour l'adduction de la Veudale. Nous avons pu commencer à remplir le nouveau bassin le 28 septembre. Sa contenance atteignait le 11 novembre 630 000 m³, correspondant à 1 638 000 kWh.

Le funiculaire de Barberine a transporté, pendant l'exercice, 26 945 personnes et 17 873 tonnes de marchandises. Le 31 décembre 1954, le lac de Barberine contenait 30,2 (22,3) millions de m³ d'eau utilisable, ce qui, pour les usines de Barberine et Vernayaz ensemble, représente une quantité d'énergie de 85,5 (63,1) millions de kWh. Le niveau le plus bas a été atteint le 8 mai (20 avril), avec 1,2 (5,0) million de m³ d'eau. Le lac plein a 39,0 millions de m³ d'eau.

6. *Massaboden*. Nous avons posé 4 nouveaux interrupteurs d'alimentation avec réenclenchement automatique.

7. *Etzel*. Le 31 décembre 1954, il y avait dans le lac de la Sihl 68,2 (37,9) millions de m³ d'eau. La part des CFF était de 33,7 (25,4) millions de m³, ce qui représentait une quantité d'énergie équivalente en kWh.

Le niveau le plus bas a été atteint le 14 mars (21 mars), avec 8,2 (14,2) millions de m³ d'eau. Le lac peut contenir en tout 91,8 millions de m³.

8. *Göschenen-Göscheneralp*. Les négociations en vue de l'acquisition de la concession pour la Göscheneralp par les Forces motrices de la Suisse centrale et de la Furkareuss par les CFF ont entraîné l'interruption des travaux de construction. Pendant ce temps, nous avons préparé les plans pour la mise au concours des ouvrages.

D. Lignes de transport

Dans le secteur Viège-Brigue (km 138,600-144,700), la ligne de transport 66 kV a été déplacée sur les mâts de support de la ligne de contact. La construction de la nouvelle caserne d'infanterie de Bellinzona sur le terrain de l'ancienne place d'aviation, nous a obligés à déplacer, sur une longueur de 770 mètres, la ligne de transport de 60 kV Giornico-Giubiasco.

Nous avons, de même, dû déplacer la ligne de transport de 66 kV Etzel-Sargans, par suite de l'établissement de la double voie sur les tronçons Lachen-Siebenen-Wangen et Murg-Unterterzen.

E. Sous-stations

Les sous-stations de Bienne, Delémont, Fribourg, Neuchâtel, Emmenbrücke et Olten ont été pourvues de nouveaux interrupteurs d'alimentation à 15 kV avec réenclenchement automatique.

A la sous-station de Gossau, le bâtiment de service a été agrandi.

Perturbations dues à des phénomènes naturels et à des événements extraordinaires

Les 11 et 12 janvier, de grosses avalanches ont causé d'importantes perturbations dans la circulation des trains sur les lignes du Saint-Gothard et du Brunig. La première de ces lignes a été coupée le 11 janvier de 13 à 14 heures, puis de nouveau depuis 15 h. 50 jusqu'au lendemain à 6 h. 30. Il n'a pas été possible d'organiser un service de transbordement, et quelques trains directs ont dû être détournés via Berne-Lötschberg-Domodossola. Entre Oberried et Niederried, le train omnibus 3457 s'est engagé dans une avalanche qui était descendue à l'improviste; la locomotive et le fourgon ont déraillé. Comme la route était également coupée, il n'a pas été possible de transborder. Pour cette raison et par suite de la chute d'autres avalanches, le transport des voyageurs a été maintenu par bateau entre Brienz et Bönigen jusqu'au 22 janvier. Le 11 janvier également, des avalanches obstruèrent la voie entre Giswil et Kaiserstuhl et entre Lungern et Käppeli. Les grosses masses de neige firent dérailler les chasse-neige et une automotrice électrique à proximité de la station d'évitement de Käppeli. Le trafic de transit Lucerne-Brunig a été entièrement bloqué jusqu'au 12 janvier à 16 h. 30, parce que la route cantonale n'était pas non plus praticable.

Le 30 mai, dans un train de matériel, le chargement de naphte d'un wagon de service pour l'étanchement du tunnel a fait explosion. Les deux voies du tunnel et la gare d'Airolo ont été hors de service de minuit à 2 h. 56. A partir de 2 h. 56, on a pu circuler sur une voie entre Airolo et Göschenen et à partir de 3 h. 26 sur les deux voies. Les trains 51, 70 et 170 ont subi de très forts retards.

Le 31 mai à 6 h. 53, sur le tronçon Claro-Castione temporairement exploité en simple voie, le train 2549 a heurté au km 146,251 le train 6490 arrêté devant le signal. Un postier a été tué et plusieurs voyageurs et agents blessés. Il y eut d'importants dommages matériels. La circulation a été complètement suspendue de 7 heures à 17 h. 15. L'exploitation en simple voie a été rétablie à 17 h. 15, et le trafic normal à 20 heures.

Le 27 juin, la locomotive du train 71 heurta entre Ambri-Piotta et Airolo un bloc de pierre qui se trouvait sur la voie. Le trafic a dû être interrompu sur les deux voies. L'exploitation a pu être reprise le 28 juin à 5 h. 30 sur une voie, et dès 17 h. 20 (train 67) sur l'autre voie.

Dans la nuit du 21 au 22 août, d'importantes précipitations ont causé des inondations dans la région du Rheintal saint-gallois, dans la vallée de la Linth et le long des lignes du Saint-Gothard et du Brunig. A la gare

de Sargans, les voies d'entrée côté Trübbach et Bad Ragaz ont été submergées et bloquées jusqu'au 23 août. Sur 1½ km de longueur, la ligne Sargans-Trübbach s'est trouvée sous 40 cm d'eau et a été hors de service jusqu'au 22 août à 15 h. La gare de Buchs a été coupée du trafic le 22 août de 6 à 8 h. Entre Rüthi et Salez, la voie, recouverte de 60 cm d'eau sur une longueur d'environ 1 km, a été également inutilisable jusqu'au 22 août à 15 h. Le triangle embouchure de la Linth-Mollis-Weesen était inondé et le pont sur le canal Escher de la Linth fortement menacé. A l'embouchure de la Linth dans le lac de Wallenstadt, l'eau a atteint le niveau des rails. Les inondations au Saint-Gothard et au Brunig n'ont pas entraîné d'arrêts de la circulation, mais d'importants dégâts.

Le 22 août, un gros éboulement de rochers s'est produit sur le tronçon Faido-Lavorgo, au km 109,920, interrompant les deux voies dès 10 h. L'exploitation a pu reprendre à simple voie à 13 h. et à double voie le 24 août à 7 h. 10. Les voyageurs de quatre trains ont été transportés par autocars postaux entre Faido et Lavorgo.

Le 15 décembre, à 2 h. 37, un éboulement de terrain a recouvert les deux voies de la ligne Lugano-Melide sur une longueur d'environ 25 m (km 182,015). Un service d'automobiles a été organisé pour assurer le transbordement des voyageurs à Melide et Lugano. Nous avons pu reprendre le service à une voie le même jour pour le train 67, et le service à double voie le lendemain 16 décembre pour le train 67 également.

Comptes

Aperçu général

Les résultats de l'année écoulée ont atteint de nouveaux sommets. Alors qu'en 1953 le service des voyageurs avait pour la première fois rapporté plus de 300 millions de francs, en 1954, les recettes provenant de l'ensemble du trafic des marchandises et les recettes totales de transport ont dépassé, pour la première fois aussi, les chiffres de 400 et 700 millions de francs.

Le produit d'exploitation, qui est de 33,6 millions de francs, ou 4,5 % supérieur à celui de l'année précédente, s'explique par la situation économique toujours réjouissante de notre pays. Cet accroissement provient en premier lieu du mouvement des marchandises et tout spécialement de l'intensification des échanges de marchandises avec l'étranger. Le trafic des voyageurs, comme l'année précédente d'ailleurs, est satisfaisant, sans toutefois enregistrer d'augmentation importante.

Les charges d'exploitation ont elles aussi atteint un nouveau record. Par rapport à l'année précédente, elles ont en effet augmenté de 8,6 millions de francs, ou 1,6 %. La progression des dépenses provient du nombre accru des prestations, du relèvement des rétributions du personnel par suite de la mise en vigueur, le 1^{er} janvier 1953, de la nouvelle classification des fonctions ainsi que d'autres facteurs, tel le surcroît de dépenses pour le courant électrique étranger, pour la location de wagons et pour les matériaux. L'accroissement constant des charges d'exploitation est un avertissement que la productivité doit encore être intensifiée. En améliorant et, là où c'est nécessaire, en transformant les installations existantes, en ayant recours à des moyens techniques modernes et en rationalisant l'organisation du travail, nous devons chercher, comme par le passé, à obtenir une prestation égale à moins de frais ou, pour la même dépense une prestation supérieure.

L'excédent d'exploitation dépasse de 25 millions de francs celui de l'année précédente, et de 20,4 millions le maximum atteint jusqu'à présent, en 1951. Ce résultat d'exploitation peut être considéré comme excellent.

A l'accroissement de l'excédent du produit de 25 millions de francs correspondent, dans le compte de profits et pertes, des amortissements et provisions extraordinaires d'un montant équivalent. Néanmoins, à fin 1954, le bilan des Chemins de fer fédéraux demeure grevé de la non-valeur «insuffisance d'amortissements» de 60 millions de francs. C'est pourquoi, malgré des recettes record, le bénéfice net est sensiblement le même que l'année précédente: 8,7 millions de francs. Il est possible de verser le montant prescrit de 8 millions de francs à la réserve. En revanche, le service des intérêts du capital de dotation ne peut être assuré, la situation financière de l'entreprise étant encore trop peu consolidée. Les allocations de renchérissement au personnel et aux pensionnés n'avaient pas encore pu figurer au budget de 1954, elles n'y avaient été mentionnées que pour mémoire. Afin de permettre une meilleure comparaison, les chiffres ci-après qui se rapportent au budget de 1954 comprennent ces allocations de renchérissement.

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 1953	Budget de 1954	Compte de 1954
	fr.	fr.	fr.
<i>Charge totale:</i>			
Charges pour le personnel	396 946 155	386 563 900	400 594 696
Dépenses de choses.	235 110 296	241 898 900	255 728 691
Amortissements.	107 744 545	106 912 000	108 487 823
Frais de capitaux	48 739 639	47 066 000	47 250 785
Autres charges	48 329 161	46 815 000	48 390 470
moins: Dépenses de construction actives	-107 654 019	-121 600 000	-121 443 759
	<u>729 215 777</u>	<u>707 655 800</u>	<u>739 008 706</u>

	Compte de 1953	Budget de 1954	Compte de 1954
	fr.	fr.	fr.
<i>Produit total:</i>			
Produit d'exploitation	746 095 566	697 027 800	780 084 814
Autres produits	11 795 511	10 053 300	12 985 732
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	757 891 077	707 081 100	793 070 546
Excédent des produits (+) ou des charges (-)	+ 28 675 300	- 574 700	+ 54 061 840

Les dépenses de personnel et de choses comprennent également les dépenses à la charge du compte d'immobilisations. Aussi les dépenses de construction actives sont-elles déduites dans la récapitulation 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. 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 1953	Budget de 1954	Compte de 1954
	fr.	fr.	fr.
Traitements, appointements et salaires	290 240 224	289 150 000	297 854 842
Allocations de renchérissement	12 300 438	12 208 200	12 389 079
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	302 540 662	301 358 200	310 243 921
Indemnités de résidence	9 557 539	9 573 600	9 778 454
Allocations pour enfants	7 979 810	7 878 400	8 352 324
Suppléments pour enfants	407 712	397 000	420 217
Autres éléments des traitements et salaires (allocations de mariage, allocations de naissance, gratifications pour ancienneté de service, jouissance du traitement après décès, etc.)	2 335 572	2 882 400	2 501 713
Total des traitements, appointements, salaires et éléments de même nature	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	322 821 295	322 089 600	331 296 629
Allocations supplémentaires et indemnités diverses	18 486 490	18 281 300	18 850 590
Uniformes	5 302 906	4 648 000	4 924 043
Contributions à la caisse de pensions et de secours sans les versements complémentaires	29 328 718	21 984 900	23 863 723
Contributions à l'AVS	6 367 620	6 352 200	6 501 636
Assurance-accidents	7 418 848	7 304 000	7 385 506
Autres dépenses pour le personnel (primes et récompenses, contributions à la caisse-maladie pour le personnel CFF, remise de boissons sans alcool, etc.)	516 075	507 000	460 573
Constitution d'un fonds de secours	—	—	1 000 000
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	390 241 952	381 167 000	394 282 700
moins: Participations de tiers aux dépenses pour le personnel	- 3 756 767	- 3 666 000	- 3 962 404
Charges pour le propre personnel	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	386 485 185	377 501 000	390 320 296
Dépenses pour main-d'œuvre étrangère à l'administration (ouvriers d'entrepreneurs, nettoyeuses, etc.)	10 460 970	9 062 900	10 274 400
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	396 946 155	386 563 900	400 594 696

La nouvelle classification des fonctions, qui a été édictée par arrêté du Conseil fédéral du 29 janvier 1954, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1953, a pu être appliquée l'année écoulée à la majeure partie des fonctions. Pour différentes fonctions, toutefois, les mesures transitoires ne pourront être prises qu'après la publication des prescriptions sur les nominations et les promotions. Les rappels concernant l'année 1953 ont été portés à la charge de la provision faite dans le compte de 1953. Le solde de cette provision a été augmenté, à la charge du compte de 1954, jusqu'à concurrence des rappels restant à effectuer pour cette année-là. Les charges pour le personnel des années 1953 et 1954 tiennent donc compte de toutes les répercussions de la nouvelle classification

pour ces deux années qu'elles soient déjà survenues ou qu'elles soient seulement escomptées sur la base d'une prudente évaluation. Si les dépenses prévues pour le personnel ont été dépassées, c'est avant tout que le budget n'a pas encore pu prendre ces répercussions en considération.

L'accroissement des *traitements, appointements et salaires* de 7,6 millions de francs par rapport au compte de 1953 résulte pour 0,4 million de francs de l'augmentation de l'effectif du propre personnel, pour 2,2 millions de francs de la hausse des rétributions moyennes due à de nombreux relèvements de traitements et salaires, et pour 5 millions de francs de la nouvelle classification des fonctions. A fin 1954, cette dernière avait accru de 9,7 millions de francs le niveau des traitements et salaires.

Selon l'arrêté fédéral du 22 décembre 1953, l'arrêté de l'Assemblée fédérale du 27 mars 1953 sur l'octroi d'une *allocation de renchérissement* au personnel de la Confédération est resté tel quel en vigueur pour le personnel actif en 1954.

La liste des localités pour la période administrative 1954-56 a amélioré la classification de différents endroits, ce qui a entraîné des dépenses en plus pour les *allocations de résidence*.

Les *frais d'uniformes* sont de 0,4 million de francs plus faibles qu'en 1953, du fait que la première année d'application du nouveau règlement sur l'uniforme, entré en vigueur le 1^{er} avril 1953, avait exigé des dépenses relativement élevées.

Les *contributions à la caisse de pensions et de secours* comprennent les contributions périodiques de 20,1 millions de francs (1953: 19,6 millions de francs), ainsi que la somme à la charge de l'administration, 3,7 millions de francs (1953: 9,7 millions de francs), pour compenser l'augmentation du déficit technique provenant de l'accroissement du gain assuré. Le surplus des contributions périodiques s'explique par l'augmentation des traitements, appointements et salaires. Le recul de 6 millions de francs des montants pour augmentation du gain assuré découle principalement du fait que des provisions ont été portées à la charge du compte de 1953 en vue de compenser l'augmentation du déficit technique résultant de la nouvelle classification des fonctions. Ce déficit technique avait été évalué à 2½ fois le montant de l'augmentation des traitements; en fait, il a été sensiblement inférieur.

L'article <i>assurance-accidents</i> renferme les dépenses ci-après pour le personnel des CFF: Primes à la CNAL	Compte de 1953	Budget de 1954	Compte de 1954
	fr.	fr.	fr.
pour les accidents professionnels	4 197 248	4 132 662	4 207 139
pour les accidents non professionnels	2 316 054	2 173 296	2 324 130
Divers (valeurs capitalisées des suppl. de rente, abandon de rentes, etc.)	905 546	998 042	854 237
	<u>7 418 848</u>	<u>7 304 000</u>	<u>7 385 506</u>

A titre extraordinaire, nous avons *constitué un fonds de secours* d'un million de francs, supporté par les charges d'exploitation. Bien que les prestations sociales des Chemins de fer fédéraux soient déjà très élevées, la constitution de ce fonds est indiquée, surtout une bonne année. Ce fonds doit permettre d'apporter les secours nécessaires dans des cas difficiles où jusqu'à présent il ne pouvait pas être accordé une aide. Il sera réuni à l'actuel fonds de secours en faveur d'agents n'ayant pas droit à la pension, qui accuse un solde de 1 084 062 francs à fin 1954; seuls les revenus de ce fonds doivent être utilisés.

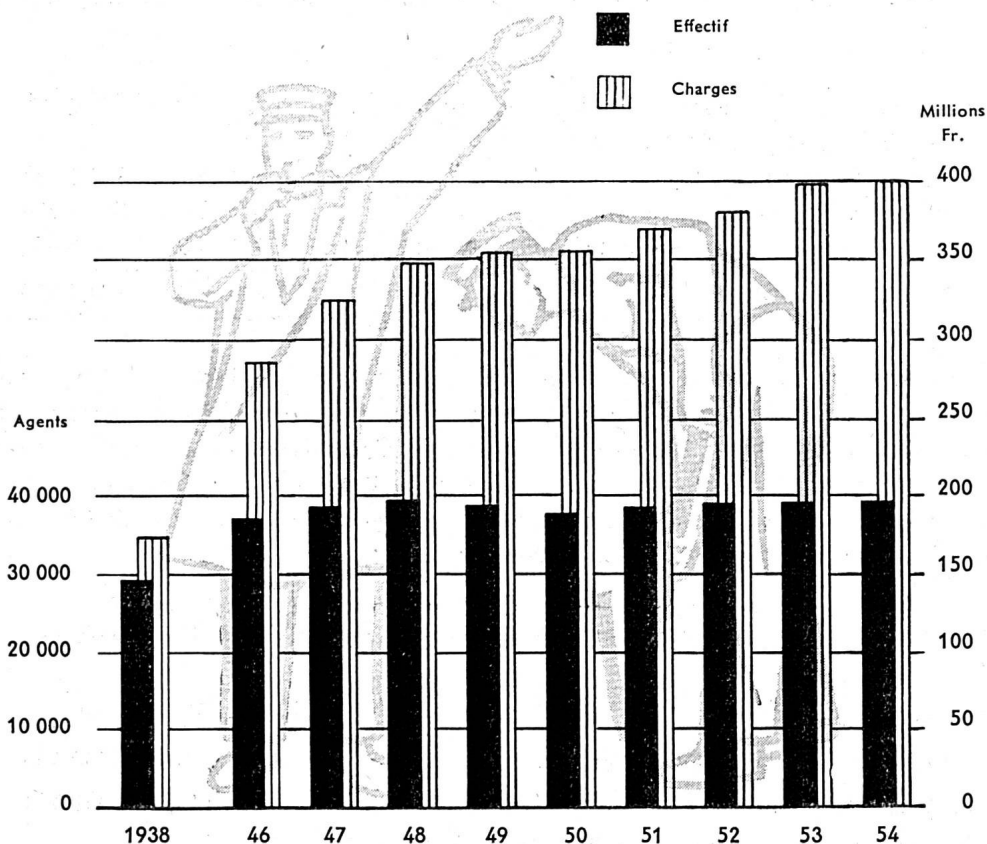
Les <i>participations de tiers aux dépenses de personnel</i> se répartissent en	Compte de 1953	Budget de 1954	Compte de 1954
	fr.	fr.	fr.
Indemnités de chômage de la CNAL	1 846 204	1 768 500	1 955 548
Rentes de la CNAL et de l'assurance militaire.	541 798	490 400	545 449
Allocations pour perte de gain en cas de service militaire	708 176	851 500	799 542
Participation du personnel à l'assurance contre les accidents non professionnels	453 559	410 000	460 622
Autres participations de tiers aux dépenses du personnel	207 030	145 600	201 243
	<u>3 756 767</u>	<u>3 666 000</u>	<u>3 962 404</u>

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

	Compte de 1953	Budget de 1954	Compte de 1954
Personnel occupé en permanence et à journée entière (fonctionnaires, employés, ouvriers d'exploitation et autres agents occupés en permanence et à journée entière)	34 710	34 854	34 906
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)	1 838	1 844	1 768
Apprentis de gare	514	540	435
Apprentis de train	91	103	82
Apprentis professionnels	277	289	292
Total du propre personnel	37 430	37 630	37 483
Ouvriers d'entrepreneurs	1 432	1 222	1 379
Total du propre personnel et des ouvriers d'entrepreneurs	38 862	38 852	38 862

Si l'effectif du propre personnel s'est accru de 53 hommes par rapport à l'année 1953, c'est que des ouvriers auxiliaires et des ouvriers d'entrepreneurs ayant travaillé sans interruption depuis plusieurs années pour les chemins de fer ont été nommés ouvriers d'exploitation. Cette augmentation correspond à une diminution équivalente des ouvriers d'entrepreneurs. Malgré l'accroissement des prestations d'exploitation, l'effectif du personnel est resté, dans son ensemble, le même que l'année précédente. Par rapport au budget, l'effectif du propre personnel accuse une diminution de 147 hommes, tandis que celui des ouvriers d'entrepreneurs a augmenté de 157 hommes.

Effectif et charges de personnel
1938 et 1946—1954



Si les dépenses de choses sont de 20,6 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 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 secours (25,5 millions de francs) ainsi que les allocations de renchérissement aux pensionnaires (21,4 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

(Pages 58—59)

Par rapport au budget et au compte de 1953, les dépenses de construction se présentent comme il suit:

Immobilisations du chemin de fer	Compte de 1953 fr.	Budget de 1954 fr.	Compte de 1954 fr.
Immeubles et installations			
Transformation et extension de gares et de bâtiments de service	21 084 631	20 517 300	20 954 077
Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie	4 613 180	4 749 500	5 155 867
Construction de nouvelles lignes et doublements de voies	13 211 291	13 740 000	13 709 422
Electrification de lignes	796 486	1 103 000	3 141 695
Renouvellement de voies et d'installations de la ligne de contact	39 990 137	39 522 200	39 070 660
Achat de mobilier, machines et ustensiles	3 967 749	4 788 000	4 955 033
Véhicules	39 701 000	48 000 000	50 896 105
Immobilisations des usines électriques	7 559 044	8 000 000	7 559 893
Immobilisations des ateliers	3 685 356	4 280 000	2 971 097
	134 608 874	144 700 000	148 413 849
Réserve générale pour imprévu	—	3 500 000	—
	134 608 874	148 200 000	148 413 849

Sur le total de 148,4 millions de francs, 121,4 millions de francs constituent des dépenses actives qui ont été portées en augmentation des immobilisations. Les 27 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.

Dans l'ensemble, les dépenses sont restées dans le cadre du budget. Certes, les dépenses pour l'électrification ont dépassé de 2 millions de francs les prévisions budgétaires et les frais d'acquisition de véhicules ont été de 2,9 millions de francs plus élevés qu'il n'était prévu. Mais ces dépassements sont compensés, jusqu'à concurrence d'un solde peu important de 0,2 million de francs, par la réserve générale pour imprévu inscrite dans le budget, ainsi que par la différence en moins entre les dépenses effectives et les dépenses budgétées des ateliers.

Le surcroît de dépenses pour l'*électrification* a été provoqué par la mise en œuvre des travaux d'électrification sur le tronçon La Plaine—Genève. Ces travaux ont dû être entrepris pour qu'ils puissent aller de pair avec l'électrification par la SNCF de la ligne française aboutissante Culoz—La Plaine et pour que la mise en exploitation de la traction électrique puisse être assurée pour l'année 1956. Ces travaux n'avaient pas pu être inscrits dans le budget pour 1954, du fait que les tractations engagées avec la SNCF n'étaient pas encore assez avancées à ce moment-là. En revanche, nous avons prévu dans le commentaire du budget de construction que les travaux

devraient probablement commencer en 1954 déjà et, à cet effet, la réserve générale pour imprévu inscrite dans le budget avait été augmentée par rapport aux années précédentes.

Pour les *véhicules*, le dépassement des dépenses annuelles budgétées provient du fait que les voitures et les wagons ont été livrés plus rapidement que ne le prévoyait le programme. Etant donnée l'insuffisance continue de véhicules, cette réduction des délais de livraison a été particulièrement bien accueillie.

Les *autres chapitres* du compte de construction sont restés dans les limites budgétaires. A part les différences inévitables entre les dépenses annuelles évaluées et effectives, le programme de construction a pu, dans l'ensemble, être respecté.

Les objets de plus de 100 000 francs sont cités dans l'appendice 1 au compte de construction (pages 71-87) 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»:

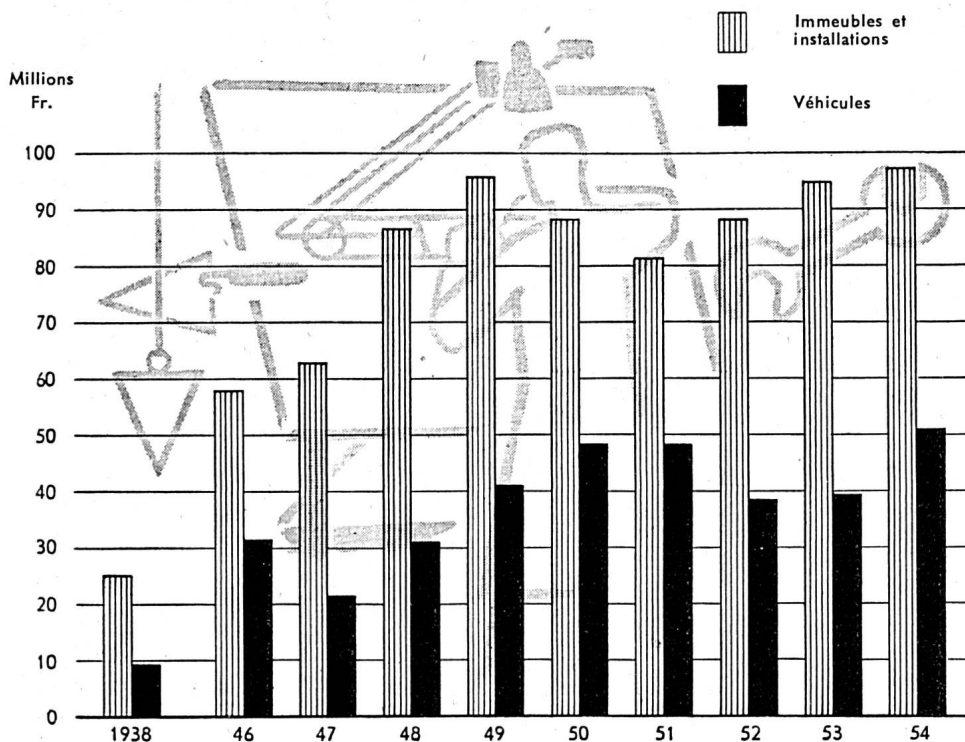
Le *renouvellement de voies et de branchements* se présente comme il suit par rapport aux chiffres du budget et du compte de 1953 (comme les années précédentes, le renouvellement d'installations de la ligne de contact n'a exigé que de faibles montants):

	Compte de 1953		Budget de 1954		Compte de 1954	
	km de voies ¹⁾	fr.	km de voies ¹⁾	fr.	km de voies ¹⁾	fr.
Renouvellements de voies						
par du matériel neuf	169,5	27 380 375	153,7	25 367 000	161,4	26 630 413
par du matériel usagé	55,4	4 086 953	68,4	5 989 000	64,3	4 817 002
Renouvellements de ballast et augmentation du nombre des traverses seuls	21,9	875 423	12,1	496 000	13,7	564 124
Renouvellements de branchements	unités		unités		unités	
par du matériel neuf	418	5 364 616	395	5 404 300	394	4 750 948
par du matériel usagé	275	1 829 673	252	1 743 700	271	1 780 218
		<u>39 537 040</u>		<u>39 000 000</u>		<u>38 542 705</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.

Le programme prévu a pu être observé aussi bien quantitativement que financièrement.

Dépenses de construction
1938 et 1946-1954



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

	Articles de bureau fr.	Machines, ustensiles et petits véhicules fr.
Service de l'administration	156 237	90 792
Service des travaux	75 009	1 422 879
Service des gares et des trains	199 040	2 831 877
Service de la traction	27 786	151 413
	<u>458 072</u>	<u>4 496 961</u>

Au service des travaux, la plus grosse dépense, 0,9 million de francs, se rapporte à l'achat de tracteurs et d'autres véhicules. Au service des gares et des trains, nous avons dépensé 2,1 millions de francs pour la palettisation (roule-palette et tracteurs élévateurs, palettes, etc.) et pour l'acquisition de containers.

Compte d'exploitation

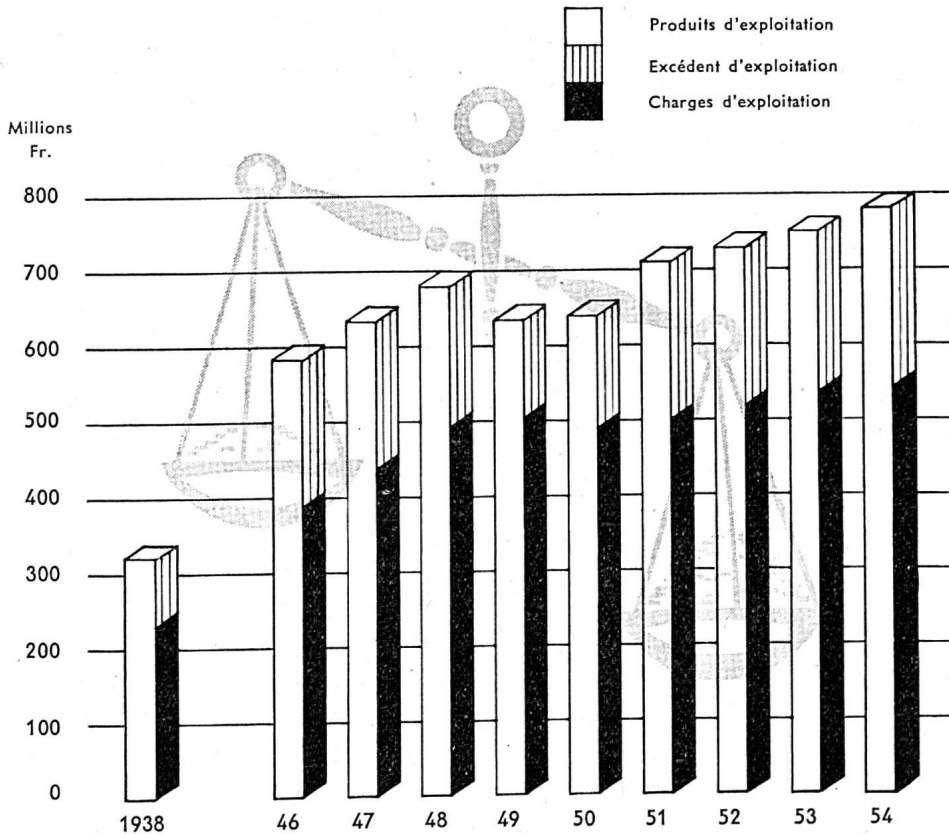
(Pages 60—61)

Pour les années 1951—1954, le compte d'exploitation se présente comme il suit:

	Compte de 1951		Compte de 1952		Compte de 1953		Compte de 1954	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Produits	715 483 118	100	731 436 365	100	748 467 077	100	782 043 013	100
Charges	501 112 402	70	519 702 131	71,1	538 693 537	72	547 254 972	70
Excédent	<u>214 370 716</u>	<u>30</u>	<u>211 734 234</u>	<u>28,9</u>	<u>209 773 540</u>	<u>28</u>	<u>234 788 041</u>	<u>30</u>

La progression, tant des produits que des charges du compte d'exploitation, s'est aussi poursuivie pendant l'année 1954. Les produits d'exploitation dépassent de 33,6 millions de francs, ou 4,5%, le chiffre de l'année

Compte d'exploitation 1938 et 1946—1954



précédente. L'accroissement des *charges d'exploitation* s'est quelque peu ralenti. Comparées à 1953, les dépenses ont en effet augmenté de 8,6 millions de francs, ou 1,6%. L'excédent d'exploitation est ainsi de 25 millions de francs ou 11,9% supérieur à celui de l'année précédente.

Charges d'exploitation

Le développement des charges pour le personnel est indiqué dans l'aperçu général. Les chiffres du budget de 1954 ne tenaient pas compte des répercussions de la nouvelle classification des fonctions; c'est pourquoi nous nous abstenons de commenter en détail les divergences par rapport aux prévisions budgétaires.

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

	Compte de 1953		Budget de 1954		Compte de 1954	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%
<i>Administration</i>	35 353 811	6,6	35 045 800	6,7	36 463 850	6,7
<i>Exploitation</i>	490 609 278	91,0	475 499 800	91,2	496 888 365	90,8
Direction et charges générales	22 670 641	4,2	20 122 100	3,9	23 915 738	4,4
Prestations d'exploitation	314 295 237	58,3	305 815 400	58,6	316 003 853	57,7
Entretien	153 643 400	28,5	149 562 300	28,7	156 968 774	28,7
<i>Divers</i>	12 730 448	2,4	10 831 900	2,1	13 902 757	2,5
	<u>538 693 537</u>	<u>100</u>	<u>521 377 500</u>	<u>100</u>	<u>547 254 972</u>	<u>100</u>

L'augmentation de 8,6 millions de francs des charges d'exploitation par rapport au chiffre de l'année précédente concerne pour 3,6 millions de francs les frais de personnel et pour 5 millions de francs les autres éléments de dépenses.

Les charges d'*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, ainsi que d'un rappel pour 1953 de 1,3 million de francs. En outre, les frais d'impression sont de 0,5 million de francs plus élevés que l'année précédente. En revanche, les frais communs d'entreposage de l'économat ont reculé de 0,8 million de francs, les amortissements et intérêts ayant été calculés pour une somme inférieure.

Les frais de <i>Direction et charges générales</i> se décomposent comme il suit:	Compte de 1953 fr.	Budget de 1954 fr.	Compte de 1954 fr.
Direction du service des travaux (divisions des travaux des arrondissements, bureaux des ingénieurs de section, bureaux de construction)	6 359 654	6 406 300	6 599 945
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)	4 572 243	4 537 200	4 804 309
Direction du service de la traction (divisions de la traction des arrondissements)	991 880	987 900	1 049 413
Fermages et locations (pour des sections de lignes, véhicules, etc.)	7 222 837	5 068 200	7 532 976
Service assuré par des compagnies de chemins de fer étrangères ou d'autres tiers (communautés, service des trains et de traction)	3 524 027	3 122 500	3 929 095
	<u>22 670 641</u>	<u>20 122 100</u>	<u>23 915 738</u>

La hausse des dépenses pour *fermages et locations* provient principalement des locations de wagons. Nous avons en effet sollicité dans une mesure telle le parc des administrations étrangères que les locations de wagons ont augmenté de 1,4 million de francs; en revanche, le compte ne mentionne plus le montant de 1 million de francs inscrit en 1953 pour les kilomètres-essieux dus en raison des échanges de voitures en trafic international.

L'augmentation des frais pour *service assuré par des chemins de fer étrangers et d'autres tiers* découle de l'accroissement du trafic, ainsi que de dépenses plus élevées.

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

	Compte de 1953 fr.	Budget de 1954 fr.	Compte de 1954 fr.
Surveillance de la voie	9 524 235	9 134 300	9 282 385
Service des gares.	177 009 618	170 546 800	177 729 327
Accompagnement des trains	39 547 907	38 510 700	39 050 439
Traction	87 464 254	86 955 600	89 182 726
Service des bateaux sur le lac de Constance	749 223	668 000	758 976
	<u>314 295 237</u>	<u>305 815 400</u>	<u>316 003 853</u>

Les frais de *traction* se décomposent comme il suit:

	Compte de 1953 fr.	Budget de 1954 fr.	Compte de 1954 fr.
Personnel des locomotives.	44 192 252	43 976 900	45 282 571
Courant de traction	27 408 414	27 338 400	28 434 231
Carburants solides et liquides	7 119 897	6 865 000	6 853 750
Matières de graissage pour véhicules moteurs.	487 558	440 000	463 191
Autres frais du service des locomotives	204 938	204 300	211 423
Service de dépôt	4 832 408	5 124 300	4 690 722
Service des visiteurs	3 218 787	3 006 700	3 246 838
	<u>87 464 254</u>	<u>86 955 600</u>	<u>89 182 726</u>

L'accroissement des frais de *personnel roulant* résulte principalement de la nouvelle classification des fonctions. Si les dépenses de *courant de traction* sont en augmentation, c'est avant tout que nous avons dû faire plus fortement appel à l'énergie électrique étrangère, notre consommation s'étant accrue.

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

	Compte de 1953		Budget de 1954		Compte de 1954	
	km	%	km	%	km	%
Véhicules moteurs électriques	73 470 950	91,0	71 850 000	90,9	75 019 106	91,1
Locomotives à vapeur et autres véhicules moteurs thermiques.	4 652 990	5,7	4 100 000	5,2	4 598 086	5,6
Tracteurs	2 636 925	3,3	3 050 000	3,9	2 733 639	3,3
	<u>80 760 865</u>	<u>100</u>	<u>79 000 000</u>	<u>100</u>	<u>82 350 831</u>	<u>100</u>

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 1953 fr.	Budget de 1954 fr.	Compte de 1954 fr.
<i>Immeubles et installations</i>	87 625 160	84 937 800	91 040 645
entretien ordinaire	62 962 511	60 637 800	65 669 287
dépenses de construction non actives.	24 662 649	24 300 000	25 371 358
<i>Véhicules</i>	66 018 240	64 624 500	65 928 129
entretien ordinaire	65 112 847	63 724 500	65 628 550
dépenses de construction non actives.	905 393	900 000	299 579
	<u>153 643 400</u>	<u>149 562 300</u>	<u>156 968 774</u>

L'accroissement de l'ensemble des frais d'entretien (+ 3,3 millions de francs) par rapport à l'année précédente provient exclusivement de l'entretien des immeubles et des installations, qui sont fortement mis

à contribution et souvent surannés; les prix et les salaires ont d'ailleurs aussi augmenté. L'augmentation des dépenses de construction non actives découle de l'extension du volume des travaux.

Les charges figurant 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 dépenses pour la défense aérienne, etc., ainsi que les valeurs capitalisées des suppléments de rente et l'octroi de 1 million de francs au fonds de secours.

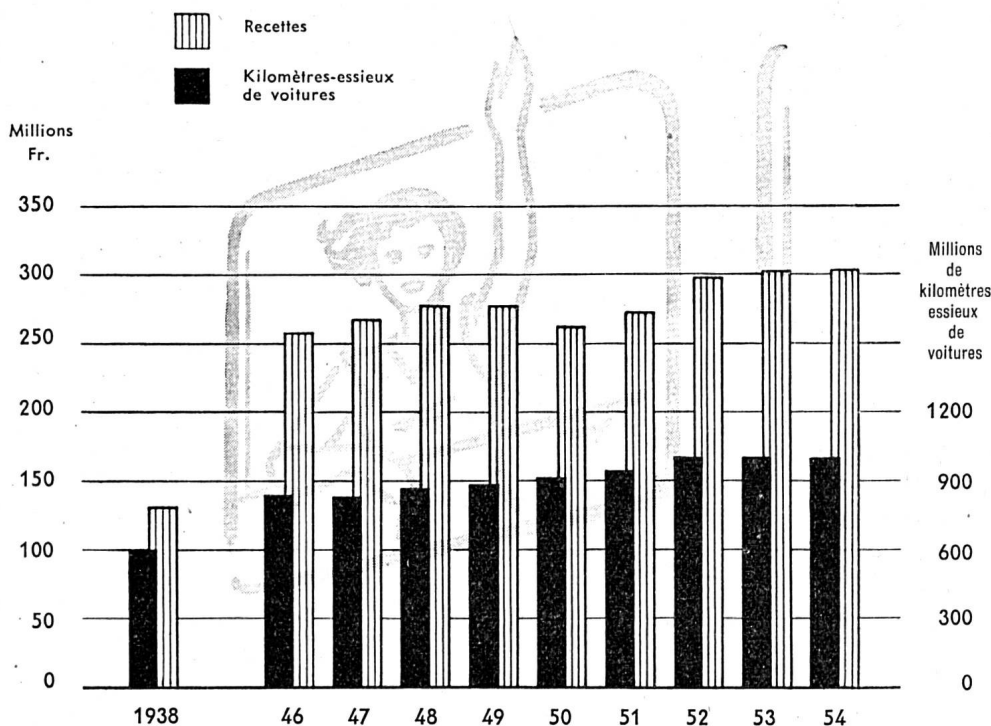
Produits d'exploitation

Depuis l'année 1951, les *recettes de transport* ont évolué comme il suit:

	Compte de 1951		Compte de 1952		Compte de 1953		Compte de 1954	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Trafic-voyageurs	274 354 045	41,8	299 842 495	44,7	304 192 510	44,3	305 109 668	42,5
Trafic-marchandises	382 884 375	58,2	370 892 813	55,3	382 887 983	55,7	413 473 090	57,5
Transport des bagages et colis express	21 143 502	3,2	23 780 553	3,6	24 665 554	3,6	25 732 998	3,6
Transports postaux	22 199 795	3,4	28 317 592	4,2	29 001 604	4,2	29 926 003	4,1
Transport des animaux	5 382 806	0,8	6 028 627	0,9	6 479 274	0,9	7 031 240	1,0
Transport des marchandises	334 158 272	50,8	312 766 041	46,6	322 741 551	47,0	350 782 849	48,8
	657 238 420	100	670 735 308	100	687 080 493	100	718 582 758	100

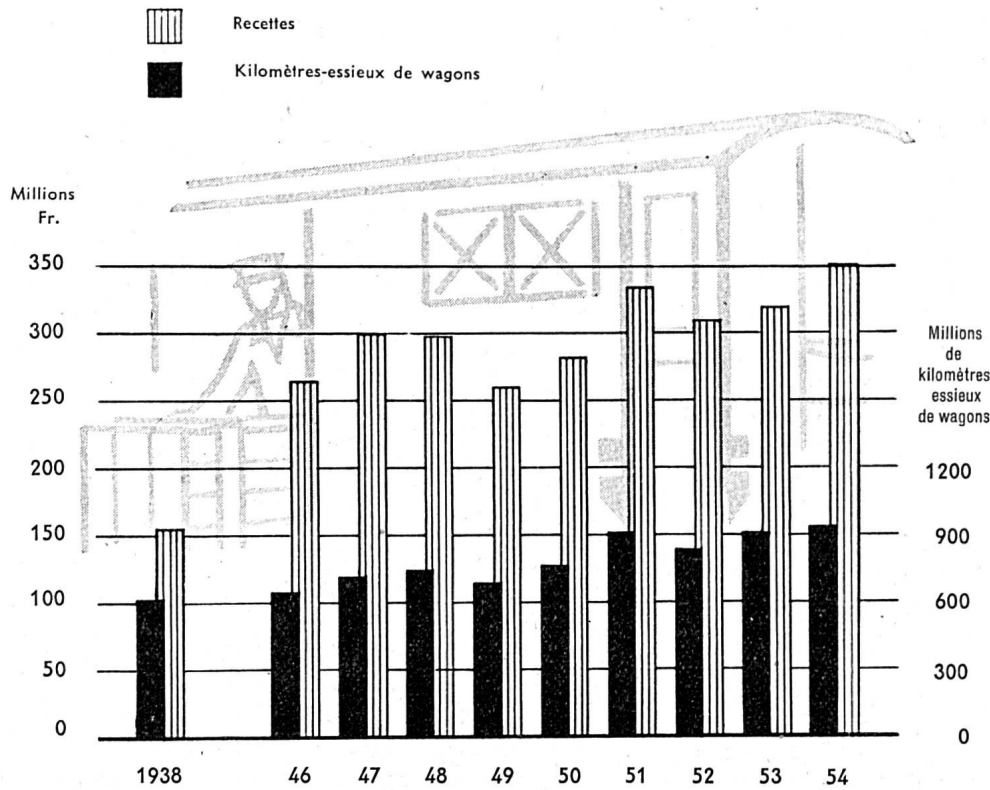
Dans la comparaison avec les années antérieures, il faut tenir compte des augmentations de tarifs entrées en vigueur le 1^{er} avril 1952 pour le trafic-voyageurs et le 1^{er} janvier 1952 pour le trafic-marchandises.

**Recettes du service des voyageurs et parcours des voitures à voyageurs
1938 et 1946-1954**



Relèvement de tarifs: 1. 4. 1944, 1. 2. 1948 et 1. 4. 1952.

Recettes du trafic des marchandises et parcours des wagons à marchandises
 sans trafic des bagages, colis express, envois postaux et animaux
 1938 et 1946—1954



Relèvement de tarifs: 1. 3. 1944, 1. 2. 1948 et 1. 1. 1952

Chaque genre de trafic participe à l'amélioration des recettes de 31,5 millions de francs, ou 4,6%, par rapport à l'année 1953. Exception faite du trafic des animaux, toutes les autres catégories de transport enregistrent des chiffres de recettes inégalés; en revanche, les chiffres record de quantités n'ont pas été atteints, qu'il s'agisse du nombre des personnes transportées en 1945-1948 et 1952 ou du tonnage total des marchandises acheminées en 1941, 1942 et 1951. En trafic-marchandises, ce phénomène provient non seulement de l'augmentation de tarif de 1952, mais encore de l'accroissement des transports de marchandises fortement tarifées et de la régression des transports de marchandises lourdes à bas tarifs. Ce sont les recettes provenant du trafic des marchandises qui ont le plus augmenté par rapport à l'année précédente; elles se sont en effet accrues de 28,0 millions de francs, ou 8,7%. En revanche, le service des voyageurs n'enregistre qu'un surplus de 0,9 million de francs, ou 0,3%.

Les produits divers se décomposent en:

	Compte de 1953 fr.	Budget de 1954 fr.	Compte de 1954 fr.
Indemnités pour prestations d'exploitation à des chemins de fer étrangers et d'autres tiers	18 217 434	18 436 100	18 941 283
Recettes de fermages et locations	24 805 682	23 852 400	26 246 401
Produits divers	18 363 468	16 759 300	18 272 571
	61 386 584	59 047 800	63 460 255

Les indemnités pour prestations d'exploitation à des chemins de fer étrangers et d'autres tiers ont augmenté par suite du volumineux trafic des gares communes et des tronçons exploités pour des chemins de fer étrangers. L'amélioration des recettes de fermages et locations est avant tout due aux exploitations affermées et aux locations de véhicules.

Compte de profits et pertes

(Pages 62—63)

Comparé au compte de l'année précédente et au budget, l'exercice 1954 se présente comme il suit:

	Compte de 1953	Budget de 1954	Compte de 1954
	en millions de francs		
Produits du compte de profits et pertes			
Excédent d'exploitation	209,8	177,7	234,8
Autres produits	23,7	22,5	23,4
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	233,5	200,2	258,2
Charges ordinaires du compte de profits et pertes	204,8	200,8	204,2
Excédent des produits (+) ou des charges (—)	+28,7	— 0,6	+54,0
Annuité ordinaire destinée à combler l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations «frais généraux» et «infrastructure»	20,0	—	20,0
Amortissements et provisions extraordinaires	—	—	25,3
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Bénéfice net (+) ou perte (—) de l'année	+ 8,7	— 0,6	+ 8,7
Solde actif de l'année précédente	0,1	—	0,8
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Total du bénéfice net (+) ou de la perte (—)	+ 8,8	— 0,6	+ 9,5

L'excédent des produits — avant déduction des amortissements ordinaires et extraordinaires et des provisions qui dépendent du résultat de l'exercice — s'élève à 54 millions de francs, ce qui fait 25,3 millions de francs de plus que l'année précédente. Cet excellent résultat découle de l'augmentation continue des recettes, qui s'est heureusement maintenue pendant l'année. L'excédent relativement élevé des produits a permis de consolider encore la situation financière des Chemins de fer fédéraux; outre l'annuité ordinaire de 20 millions de francs destinée à combler l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations «frais généraux» et «infrastructure», nous avons, en effet, pu porter au compte de profits et pertes divers amortissements et provisions extraordinaires pour un montant de 25,3 millions de francs. Etant donné la non-valeur «insuffisance d'amortissements» figurant encore au bilan et le montant modeste de la réserve légale, il est préférable d'effectuer ces amortissements et provisions extraordinaires plutôt que de verser un intérêt au capital de dotation.

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 1953 fr.	Budget de 1954 fr.	Compte de 1954 fr.
Amortissements des immeubles, installations et véhicules:			
Amortissements ordinaires	84 034 462	88 092 000	87 319 161
Amortissements supplémentaires	20 400 000	18 100 000	18 400 000
Amortissements de soldes de valeurs comptables	573 196	600 000	876 716
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	105 007 658	106 792 000	106 595 877
Amortissements de terrains achetés en vue d'extension future, ainsi que de participations	7 539	—	41 000
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	105 015 197	106 792 000	106 636 877

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 1953, en raison de l'augmentation de valeur des immobilisations. En revanche, les amortissements supplémentaires, calculés sur la différence entre la valeur comptable des immobilisations et les frais de remplacement, sont moins élevés. Au total, les amortissements ordinaires et supplémentaires s'élèvent à 3,17% (dans le compte de 1953: 3,23%) 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 66—67, colonne 7).

Les amortissements des valeurs réalisables et disponibles se présentent comme il suit:	Compte de 1953 fr.	Budget de 1954 fr.	Compte de 1954 fr.
Amortissements d'approvisionnements de matériel	2 723 912	100 000	1 841 336
Amortissements de créances	5 435	20 000	9 610
	<hr/> 2 729 347	<hr/> 120 000	<hr/> 1 850 946

Les amortissements d'approvisionnements de matériel ont été déterminés sur la base des dépréciations d'approvisionnements en magasin survenues durant l'exercice, ainsi que des différences constatées en magasin.

Les frais de capitaux sont les suivants:	Compte de 1953 fr.	Budget de 1954 fr.	Compte de 1954 fr.
Intérêts des engagements à longue échéance	44 994 196	42 690 000	42 923 261
Intérêts des engagements à courte échéance.	2 507 964	3 212 000	3 132 770
Amortissements de frais d'emprunts	661 000	661 000	661 000
Frais de finances (commissions, frais, taxes de transfert, etc.)	576 479	503 000	533 754
	<hr/> 48 739 639	<hr/> 47 066 000	<hr/> 47 250 785

Par rapport à l'année précédente, les frais de capitaux ont fléchi de 1,5 million de francs; ceci s'explique par la diminution des engagements à longue échéance dont le taux d'intérêt moyen a été de 3,14%.

Le développement des deux plus fortes charges du compte de profits et pertes, les *amortissements des immobilisations* et les *frais de capitaux* est représenté par le graphique ci-après. Ce graphique montre que le désendettement effectué lors de l'assainissement a provoqué un abaissement des frais de capitaux. En revanche, les amortissements ont fortement augmenté. Il faut en rechercher la cause dans l'application de la nouvelle réglementation des amortissements qui, contrairement au régime en vigueur avant l'assainissement, prévoit des amortissements économiquement suffisants. Mais l'accroissement des immobilisations a aussi eu et continue d'avoir pour conséquence une augmentation des amortissements.

Les versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours représentent les intérêts (21 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 (2,85 millions de francs). De plus, cette somme contient comme l'année précédente un montant de 1,6 million de francs en vue d'amortir le surcroît de charges de la réserve mathématique pour 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.

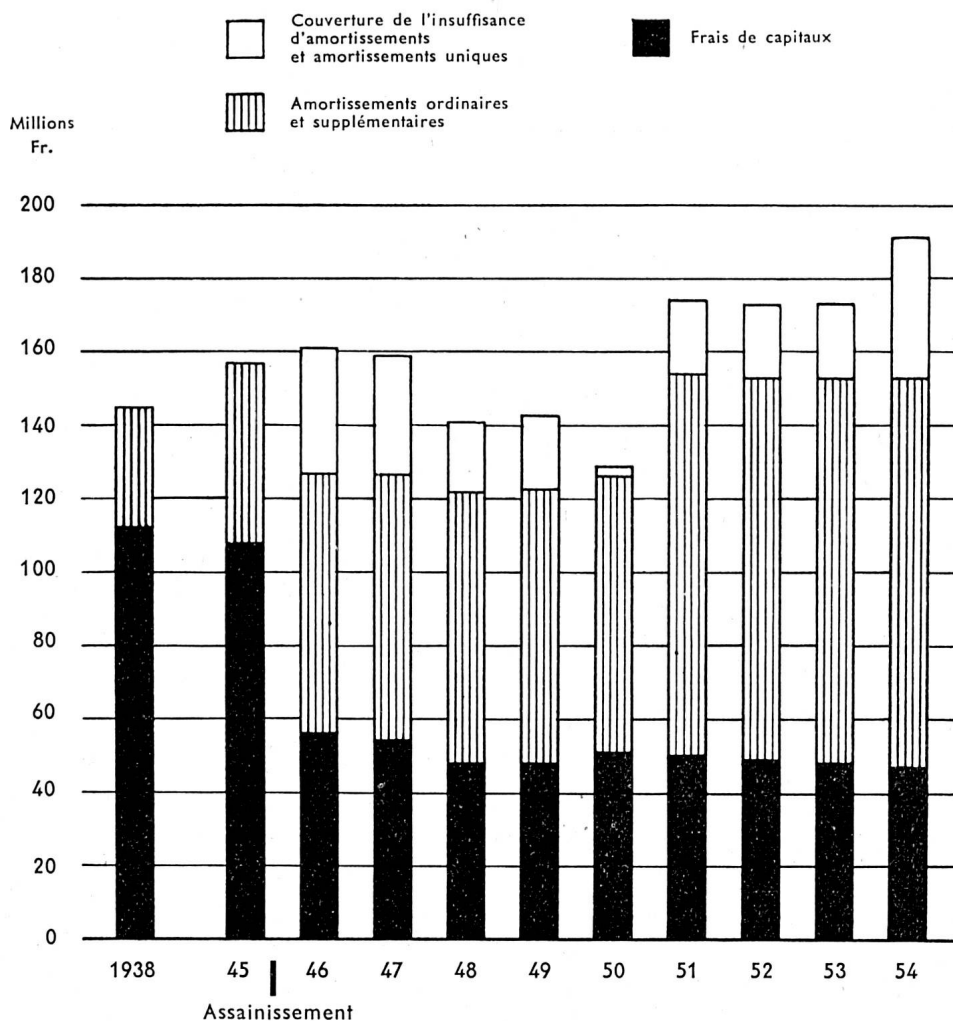
Les allocations de renchérissement aux pensionnaires se sont élevées à 18,1 millions de francs pour les allocations ordinaires et à 3,3 millions de francs pour les allocations supplémentaires (en 1953, 18,4 millions et 3,3 millions de francs). Par rapport à l'année précédente, les allocations ordinaires ont, d'une part, diminué de 0,9 million de francs en raison du nombre de moins en moins élevé d'agents pensionnés selon l'ancien régime et, d'autre part, elles accusent un surcroît de charges de 0,6 million de francs dû à l'augmentation de la

quote personnelle et des rentes d'orphelins des agents pensionnés selon l'ancien régime (arrêté fédéral du 22 décembre 1953). Le dépassement du budget provient, d'une part, de cette augmentation des allocations de renchérissement et, d'autre part, du fait que le budget comptait sur un recul plus marqué de l'effectif des agents pensionnés selon l'ancien régime.

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.

Amortissements des immobilisations et frais de capitaux

1938 et 1945—1954



L'article *autres charges* contient, notamment, la part des CFF au déficit d'exploitation des ports du Rhin des deux Bâle. Pour l'année 1954, cette part s'élève à 598 044 francs (en 1953, 568 698 francs).

Les *amortissements extraordinaires et provisions* d'un montant total de 25,3 millions de francs, se présentent de la façon suivante:

L'annuité ordinaire destinée à combler l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations «frais généraux» et «infrastructure» n'a pu être intégralement versée en 1950, le résultat de cette année n'ayant permis de consacrer qu'une somme de 1,7 million de francs à cet objet. L'amortissement extraordinaire de 18,3 millions de francs permet de rétablir cette annuité à son montant ordinaire de 20 millions de francs. Déduction faite de ce versement complémentaire, ainsi que de l'annuité ordinaire de 1954, l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations «frais généraux et infrastructure» s'élève encore à 60 millions de francs. Elle pourra être totalement amortie à fin 1957 si les prochains résultats annuels permettent le versement des annuités ordinaires de 20 millions de francs.

Pendant les travaux de construction de la galerie pour l'adduction de la Garegna dans le lac Ritom, l'état défectueux de la roche et des irrptions d'eau ont entraîné un surcroît de dépenses de 5 millions de francs

par rapport au devis. C'est se montrer prudent que d'amortir immédiatement ces frais extraordinaires. Nous avons toutefois limité cet amortissement à 3 millions de francs, car, face aux frais supplémentaires, il y a un surcroît de production d'énergie électrique, grâce aux apports d'eau inattendus.

Enfin, la provision de 4 millions de francs est destinée à faciliter le financement de travaux d'amélioration propres à accroître la sécurité aux passages à niveau. Nous envisageons notamment d'équiper les postes de garde-barrières avec des annonceurs complémentaires, afin d'assurer une meilleure desservance des barrières. La provision permettra d'accélérer ces travaux d'amélioration au cours des prochaines années.

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 augmenté de 0,3 million de francs par rapport à l'année précédente, alors que le produit des participations et le produit des valeurs réalisables et disponibles n'ont pas subi de changements appréciables.

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

(Pages 64—65)

Les principaux articles du bilan sont les suivants:

Actif	A fin	A fin	Passif	A fin	A fin
	1953	1954		1953	1954
	en millions de francs			en millions de francs	
Immobilisations	1 784,4	1 793,7	Capital propre	442,6	451,1
Valeurs réalisables et disponibles	195,7	172,9	Capital de tiers	1 609,2	1 552,0
Autres actifs	32,4	100,4	Provisions	21,4	18,8
Dépenses à amortir	104,8	65,8	Autres passifs	43,3	109,3
			Solde actif	0,8	1,6
	<hr/>	<hr/>		<hr/>	<hr/>
	2 117,3	2 132,8		2 117,3	2 132,8

Actif

La valeur au bilan des immeubles, installations et véhicules a augmenté de 27 millions de francs pendant l'exercice. Cette augmentation se décompose comme il suit:

	en millions de francs
Frais d'acquisition ou d'établissement des nouvelles immobilisations	141,4
à déduire: frais d'acquisition ou d'établissement des immobilisations supprimées . .	<u>17,0</u>
Augmentation de la valeur des immobilisations	124,4
Amortissements de l'exercice	108,7
à déduire: amortissements annulés des installations supprimées	<u>11,4</u>
Augmentation des amortissements cumulés	<u>97,3</u>
Augmentation de la valeur au bilan	<u>27,1</u>

Pour de plus amples détails, nous renvoyons au compte des immobilisations et des amortissements (pages 66—67).

La valeur des *ouvrages inachevés* a diminué de 20 millions de francs par rapport au chiffre de l'année précédente. En revanche, le montant relatif aux *terrains acquis en vue d'extension future* s'est accru de 2,1 millions de francs. Les *participations* n'ont pas subi de changement.

A fin 1954, il s'en fallait de 213,1 millions de francs que ne fût atteinte la *limite légale de la valeur au bilan des immobilisations*, 2066,8 millions de francs, qui, conformément à l'article 18³ de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux, ne peut être augmentée qu'en vertu d'un arrêté fédéral soumis au référendum:

	en millions de francs
Valeur au bilan des immobilisations à fin 1954	1793,7
à ajouter: insuffisance d'amortissements non encore amortie sur les groupes d'immobilisations «frais généraux» et «infrastructure» .	<u>60,0</u>
Total	1853,7
 Valeur déterminante du bilan d'assainissement	 <u>2066,8</u>
Différence en moins par rapport à la limite légale	<u>213,1</u>

Les 213,1 millions de francs correspondent à l'excédent des amortissements par rapport aux capitaux investis pendant les années 1946 à 1954. A fin 1953, cet excédent s'élevait à 184 millions de francs. L'augmentation provient principalement des amortissements extraordinaires de l'exercice. Ces ressources inemployées jusqu'à présent, auxquelles s'ajouteront les disponibilités provenant des amortissements annuels courants, pourront être utilisées ces prochaines années pour des constructions et des acquisitions.

La valeur des *approvisionnements de matériel* comprend:

	A fin 1953 fr.	A fin 1954 fr.
Matériel pour l'entretien et le renouvellement des immeubles et installations		
Voie de fer	58 615 312	52 963 601
Signaux et appareils de protection	4 002 480	3 661 438
Installations électriques	10 969 840	10 556 102
Matériel de construction divers	2 590 439	1 882 898
 Matériel pour l'entretien et la construction de véhicules	 31 683 173	 27 049 020
 Matériel divers		
Combustible	7 544 224	6 033 113
Uniformes	4 860 739	3 555 229
Objets d'inventaire	980 814	918 291
Matières d'éclairage, de nettoyage, de graissage, etc.	1 279 670	923 146
Divers	91 254	78 422
	<hr/> 122 617 945	<hr/> 107 621 260

La diminution de la valeur au bilan par rapport au chiffre de l'année précédente provient principalement du fléchissement des stocks et, pour une part moindre, de l'amortissement d'approvisionnements dépréciés. Si les stocks ont reculé, c'est que les délais de livraison sont de nouveau plus longs, surtout pour le matériel de la voie. Il faut y voir aussi le résultat des efforts entrepris en vue d'administrer plus rationnellement le matériel (p. ex. par la création de magasins centraux aux ateliers principaux).

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 1,8 million de francs (en 1953: 2,7 millions de francs) à la charge du compte de profits et pertes de l'exercice.

Les changements intervenus dans les *titres en portefeuille* et les *débiteurs* ne donnent lieu à aucune observation. Les deux articles se composent des montants suivants:

	A fin 1953 fr.	A fin 1954 fr.
Titres en portefeuille: Obligations et créances diverses	1 009 641	1 035 787
Prêts hypothécaires	673 218	646 034
Actions	57 539	57 541
	<hr/>	<hr/>
	1 740 398	1 739 362
Débiteurs: Créances courantes envers les débiteurs	37 258 250	27 880 147
Compagnies de chemins de fer étrangères	6 169 730	3 680 311
Divers	11 287 148	10 308 621
	<hr/>	<hr/>
	54 715 128	41 869 079

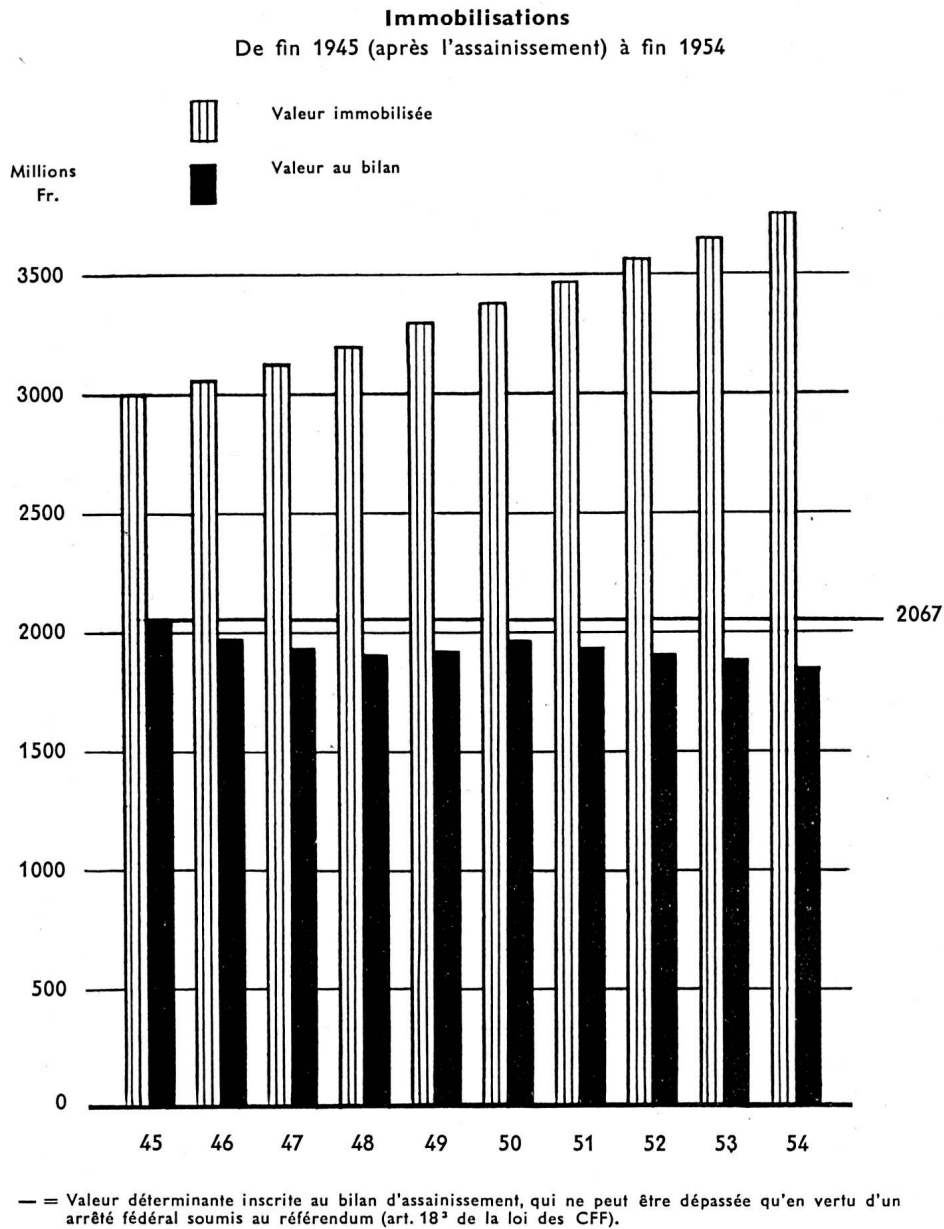
Les *comptes d'ordre* et les *actifs transitoires* se composent des montants suivants:

	A fin 1953 fr.	A fin 1954 fr.
Comptes d'ordre: Contrôle du trafic	16 282 032	20 177 997
Travaux non achevés	1 440 621	1 534 847
Divers	1 865 599	4 271 040
	<hr/>	<hr/>
	19 588 252	25 983 884
Actifs transitoires: Avances aux gares	6 426 948	7 922 590
Primes anticipées à la CNAL	6 305 958	6 409 542
Divers	83 266	56 208
	<hr/>	<hr/>
	12 816 172	14 388 340

Prêts pour l'électrification de lignes de chemins de fer étrangères accédant à la Suisse. Conformément aux accords que la Confédération a signés avec le Gouvernement fédéral allemand, d'une part, et la République française, d'autre part, en vue de financer l'électrification des lignes de chemins de fer accédant à la Suisse, un premier acompte a été versé aux réseaux intéressés, à savoir 35 millions de francs au Chemin de fer fédéral allemand (DB) et 25 millions de francs à la Société nationale des chemins de fer français (SNCF). Les fonds nécessaires sont mis à la disposition des CFF par la Confédération. En ce qui concerne l'Allemagne, la Confédération nous cède plus exactement un montant correspondant de ses créances envers la République fédérale, aux termes de l'accord germano-suisse du 26 août 1952 sur le règlement des créances de la Confédération suisse contre l'ancien Reich allemand. A l'avoir des CFF auprès de la DB et de la SNCF s'oppose ainsi une dette du même montant envers le Département fédéral des finances, ce qui explique que le montant des prêts figure aussi bien à l'actif qu'au passif du bilan, comme article de régularisation.

L'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations «frais généraux» et «infrastructure» a été ramenée à 60 millions de francs par le versement de l'annuité ordinaire de 20 millions de francs et un amortissement extraordinaire de 18,3 millions de francs.

Les frais d'émission et de conversion des emprunts ont diminué comme les années précédentes de 661 000 francs, ce qui représente l'amortissement habituel de l'année.



Passif

A la suite du versement légal de 8 millions de francs porté au débit du compte de profits et pertes de l'exercice, la *réserve légale* a passé à 32 millions de francs. Mais pour une entreprise de l'ampleur des CFF si sensible aux fluctuations économiques, c'est là un montant modeste puisqu'il ne représente que 4 à 5% des recettes annuelles de transport. A cette réserve légale fait d'ailleurs face un total deux fois plus élevé de dépenses à amortir, autrement dit de non-valeurs.

La *réserve pour la couverture de gros dommages* s'est de nouveau accrue du versement habituel de 525 675 francs, dont 500 000 francs au débit de compte de profits et pertes et 25 675 francs au débit des ports du Rhin à Bâle. Aucun prélèvement n'a été fait.

Les *engagements à longue échéance* sont de 28,9 millions de francs moins élevés qu'en 1953. Ils comprennent à la fin de l'année les emprunts suivants:

	Remboursement	Fin 1953	Fin 1954
4% Central-Suisse 1880	1883—1957	2 789 000	2 209 000
2 ⁸ / ₁₁ % Franco-Suisse 1868	1869—1958	2 682 900	2 175 250
3% Jougne-Eclépens 1869	1869—1968	3 079 500	2 912 000
3% Rente des chemins de fer 1890	— ¹⁾	69 333 000	69 333 000
3% CFF 1903, différé	1913—1962 ²⁾	40 416 500	36 073 000
3½% » 1932	1938—1962	44 226 000	31 939 000
3½% » 1935	1936—1960	27 288 000	22 525 000
3% » 1938	1949—1973 ²⁾	321 985 000	315 779 000
2½% » 1939, rescriptions	} renouvelable jusqu'en 1963	25 000 000	25 000 000
2% » 1939, rescriptions		20 000 000	20 000 000
3¼% » 1946, Confédération suisse	1966	450 000 000	450 000 000
3¼% » 1947, Confédération suisse	1977	100 000 000	100 000 000
3% » 1949, Confédération suisse	1974	150 000 000	150 000 000
3½% Bons de dépôt des CFF en faveur de la CPS	en tout temps	120 000 000	120 000 000
		<hr/> 1 376 799 900	<hr/> 1 347 945 250

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

²⁾ Peut être dénoncé prématurément.

Les engagements à courte échéance ont à peu près diminué du même montant que les engagements à longue échéance, c'est-à-dire de 28,3 millions de francs. Grâce avant tout à nos propres liquidités, nous avons beaucoup moins utilisé que les années précédentes notre crédit en compte courant auprès du Département fédéral des finances. L'article le plus important des engagements à courte échéance, les créanciers divers, se compose des montants suivants:

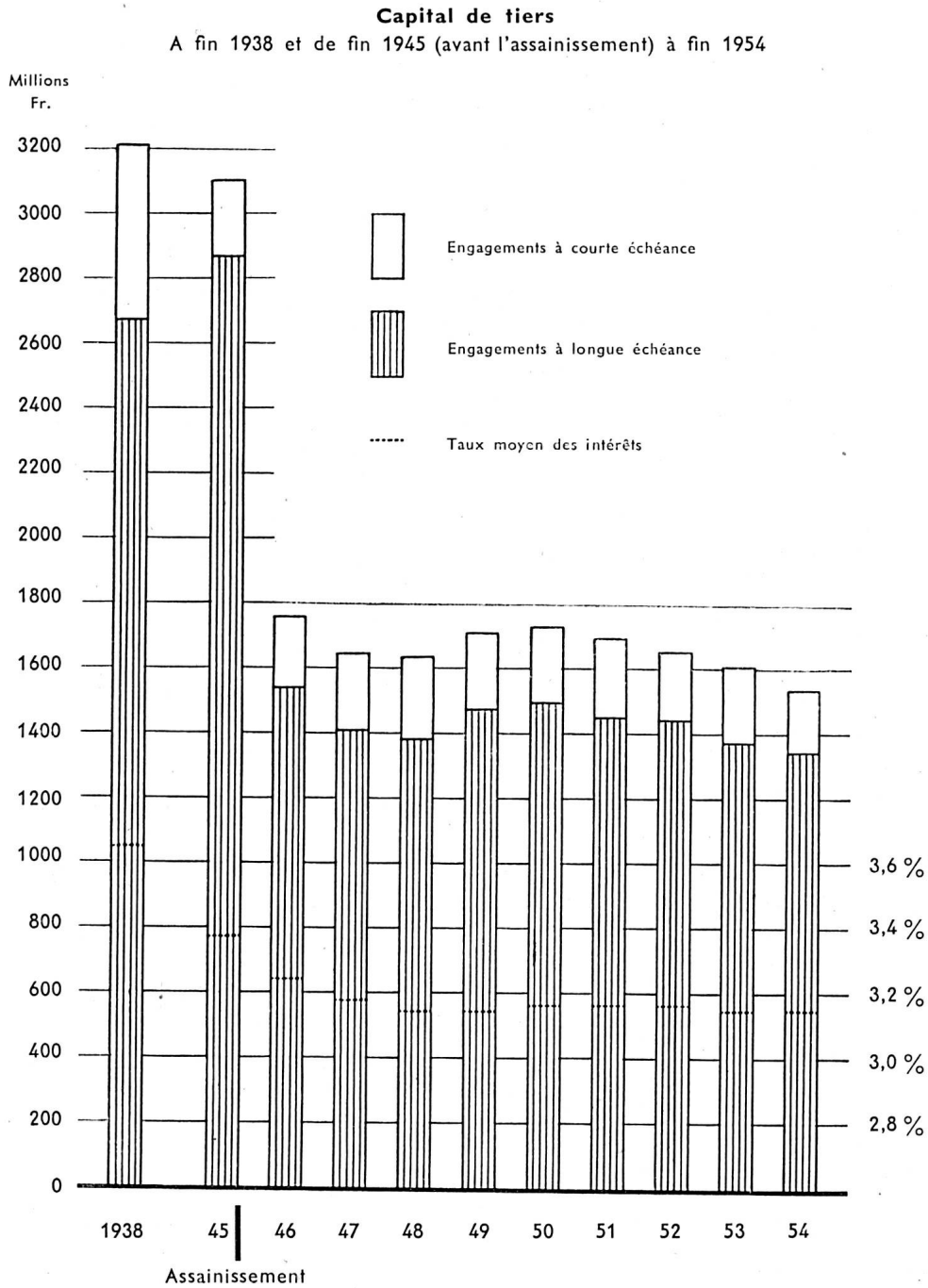
	A fin 1953 fr.	A fin 1954 fr.
Factures courantes des fournisseurs	41 898 253	45 073 577
Compagnies de chemins de fer étrangères . . .	11 970 780	8 785 818
Divers	61 961 919	59 844 694
	<hr/> 115 830 952	<hr/> 113 704 089

Un montant de 4 millions de francs a été versé aux provisions, par le débit du compte de profits et pertes, en vue d'accélérer les travaux d'amélioration propres à accroître la sécurité aux passages à niveau. En revanche, la part de 6,5 millions de francs prévue pour l'année 1954 a été amputée sur la provision pour la revision de la classification des fonctions, en faveur du compte d'exploitation. Les provisions se composent dès lors des montants suivants:

	A fin 1953 fr.	A fin 1954 fr.
Provision pour l'aménagement d'un musée des transports	1 000 000	1 000 000
Provision pour la réorganisation de la comptabilité	416 657	416 657
Provision pour la revision de la classification des fonctions	17 474 000	10 882 269
Provision pour créances étrangères en souffrance	2 500 000	2 500 000
Provision en vue d'accélérer les travaux d'amélioration propres à accroître la sécurité aux passages à niveau	—	4 000 000
	<hr/> 21 390 657	<hr/> 18 798 926

Les *comptes d'ordre* et les *passifs transitoires* ne donnent lieu à aucune observation particulière. Dans les comptes d'ordre, l'article principal concerne les décomptes en suspens du contrôle du trafic (26 millions de francs, contre 20,9 millions de francs en 1953) et dans les passifs transitoires, le prorata des intérêts non échus (6,8 millions de francs contre 7 millions de francs en 1953).

Prêts pour l'électrification des lignes de chemins de fer étrangères accédant à la Suisse. Les observations y relatives figurent à l'actif.



Remarques finales et propositions

L'année 1954 est caractérisée par des recettes de transport d'un montant encore jamais atteint. Mais les charges d'exploitation atteignent, elles aussi, leur niveau le plus élevé. Les charges d'exploitation ont toutefois beaucoup moins augmenté que les produits d'exploitation, de sorte que l'excédent d'exploitation, 234,8 millions de francs, dépasse de 25 millions de francs le résultat de l'année précédente. Si l'on n'inscrivait que les charges ordinaires au compte de profits et pertes, le bénéfice net s'accroîtrait à peu près dans la même mesure. Il est apparu cependant nécessaire, ou tout au moins fort souhaitable, de porter au débit du compte de profits et pertes, en plus de l'annuité ordinaire de 20 millions de francs destinée à combler l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations «frais généraux» et «infrastructure», des amortissements et provisions extraordinaires pour un montant de 25,3 millions de francs. La situation financière des Chemins de fer fédéraux s'en trouve renforcée d'autant. Toutefois, le bilan à fin 1954 n'en reste pas moins grevé de non-valeurs deux fois supérieures à la réserve légale.

Déduction faite des charges extraordinaires de 25,3 millions de francs, le compte de profits et pertes de l'année 1954 se solde par un bénéfice net de 9 552 765 fr. 51. De ce montant, 8 731 240 fr. 63 représentent le bénéfice net de l'année et 821 524 fr. 88 le report du solde de l'année précédente. En vertu de l'art. 16, alinéa 1 a, de la loi sur les Chemins de fer fédéraux de 1944, 8 millions de francs doivent être versés à la réserve légale. L'affectation du surplus de 1 552 765 fr. 51 incombe à l'Assemblée fédérale, lors de l'approbation des comptes. Il ne peut être malheureusement servi aucun intérêt sur le capital de dotation. La cause n'en est pas seulement les charges extraordinaires mentionnées: ainsi que ce fut le cas les années précédentes, le compte de profits et pertes de 1954 est encore grevé d'autres charges, qui obèrent lourdement les Chemins de fer fédéraux. Il s'agit principalement des intérêts du déficit de la caisse de pensions et de secours, des allocations de renchérissement aux pensionnaires et de l'annuité destinée à combler l'insuffisance d'amortissements; ces trois charges, qui sont en majeure partie sans relation avec les prestations d'exploitation et de trafic de l'exercice, représentent un total de 62,4 millions de francs.

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

1. Les comptes des Chemins de fer fédéraux suisses pour 1954 sont approuvés.
2. La gestion des Chemins de fer fédéraux suisses pour 1954 est approuvée.
3. Après versement de 8 millions de francs à la réserve légale, le solde actif à disposition de l'Assemblée fédérale de 1 552 765 fr. 51 est reporté à compte nouveau.

Berne, le 12 avril 1955.

*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—1954

Recettes de transport 1903—1954

Compte de construction

Compte de 1953		Compte de 1954
fr.		fr.
	Dépenses de construction	
	pour:	
123 364 474.05	Immobilisations du chemin de fer	137 882 859.06
83 663 474.50	Immeubles et installations	86 986 754.41
21 084 631.57	Transformation et extension de gares et de bâtiments de service	20 954 077.50
4 613 179.74	Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie	5 155 867.45
13 211 290.84	Construction de nouvelles lignes et doublements de voies . . .	13 709 421.54
796 486.30	Electrification de lignes	3 141 695.17
39 537 040.25	Renouvellements de voies et d'installations de la ligne de contact	38 542 704.95
453 096.95	Renouvellements de voies et de branchements	527 955.—
3 967 748.85	Renouvellements d'installations de la ligne de contact	4 955 032.80
39 700 999.55	Véhicules	50 896 104.65
8 943 422.65	Véhicules moteurs	13 101 714.15
22 578 531.40	Voitures et fourgons	29 273 668.10
8 145 073.30	Wagons et wagons de service	8 520 722.40
33 972.20	Bateaux	—
7 559 043.66	Immobilisations des usines électriques	7 559 892.90
6 453 563.17	Usines électriques	7 002 251.90
349 299.75	Lignes de transport	309 240.40
756 180.74	Sous-stations	248 400.60
3 685 356.15	Immobilisations des ateliers	2 971 096.85
134 608 873.86		148 413 848.81

pour l'année 1954

Compte de 1953		Compte de 1954
fr.		fr.
	Comptabilisation des dépenses de construction	
	à la charge de:	
<p>107 654 019.30</p> <p>97 523 877.66</p> <p>58 983 009.31</p> <p>38 540 868.35</p> <p>6 784 356.04</p> <p>3 073 231.60</p> <p>272 554.—</p>	<p>Compte des immobilisations (Dépenses de construction actives) . . .</p> <p><i>Chemin de fer</i></p> <p>Immeubles et installations</p> <p>Véhicules</p> <p><i>Usines électriques</i></p> <p><i>Ateliers</i></p> <p><i>Service des bateaux sur le lac de Constance</i></p>	<p>121 443 758.76</p> <p>112 200 697.52</p> <p>61 604 171.62</p> <p>50 596 525.90</p> <p>6 854 144.74</p> <p>2 377 691.55</p> <p>11 224.95</p>
<p>26 954 854.56</p> <p>25 568 042.39</p> <p>24 662 649.39</p> <p>905 393.—</p> <p>774 687.62</p> <p>612 124.55</p>	<p>Compte d'exploitation (Dépenses de construction non actives)</p> <p><i>Chemin de fer</i></p> <p>Immeubles et installations</p> <p>Véhicules</p> <p><i>Usines électriques</i></p> <p><i>Ateliers</i></p>	<p>26 970 090.05</p> <p>25 670 936.59</p> <p>25 371 357.84</p> <p>299 578.75</p> <p>705 748.16</p> <p>593 405.30</p>
<p>134 608 873.86</p>		<p>148 413 848.81</p>

Compte d'exploitation

Compte de 1953		Compte de 1954
fr.	Charges	fr.
35 353 811.24	Administration	36 463 850.26
490 609 278.05	Exploitation	496 888 365.08
22 670 640.69	<i>Direction et charges générales</i>	23 915 737.74
314 295 237.19	<i>Prestations d'exploitation</i>	316 003 852.99
9 524 235.43	Surveillance de la voie	9 282 384.45
177 009 617.91	Service des gares	177 729 327.02
39 547 906.60	Accompagnement des trains	39 050 439.01
87 464 253.75	Traction	89 182 726.21
749 223.50	Service des bateaux sur le lac de Constance	758 976.30
153 643 400.17	<i>Entretien</i>	156 968 774.35
87 625 160.40	Immeubles et installations	91 040 645.18
66 018 239.77	Véhicules	65 928 129.17
12 730 447.24	Divers	13 902 756.41
538 693 536.53	Total des charges	547 254 971.75
209 773 540.41	Excédent d'exploitation	234 788 040.82
748 467 076.94		782 043 012.57

pour l'année 1954

Compte de 1953		Compte de 1954
fr.	Produits	fr.
687 080 492.79	Recettes de transport	718 582 757.54
304 192 510.25	<i>Trafic-voyageurs</i>	305 109 668.15
382 887 982.54	<i>Trafic-marchandises</i>	413 473 089.39
24 665 554.23	Transport des bagages et envois express	25 732 997.24
29 001 603.50	Transports postaux	29 926 003.—
6 479 274.23	Transport des animaux	7 031 240.15
322 741 550.58	Transport des marchandises	350 782 849.—
61 386 584.15	Produits divers	63 460 255.03
748 467 076.94	Total des produits	782 043 012.57

Compte de profits et pertes

Compte de 1953		Compte de 1954
fr.	Charges	fr.
105 015 197.17	Amortissements des immobilisations	106 636 877.20
2 729 347.46	Amortissements des valeurs réalisables et disponibles	1 850 945.53
48 739 639.24	Frais de capitaux	47 250 784.91
25 328 493.85	Versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours . . .	25 462 076.75
21 739 763.25	Allocations de renchérissement aux pensionnaires	21 441 007.65
500 000.—	Réserve pour la couverture de gros dommages	500 000.—
760 904.06	Autres charges	987 385.53
20 000 000.—	Couverture de l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations «frais généraux» et «infrastructure», annuité ordinaire	20 000 000.—
	Amortissements et provisions extraordinaires:	
—	Rétablissement à 20 millions de francs de l'annuité d'amortissements de 1950 sur les groupes d'immobilisations «frais généraux» et «infrastructure», qui avait été limitée à l'excédent des produits	18 330 599.35
—	Amortissement partiel des frais supplémentaires occasionnés par les difficultés extraordinaires rencontrées lors des travaux d'extension de l'usine de Ritom (galerie de la Garegna)	3 000 000.—
—	Provision en vue d'accélérer les travaux d'amélioration propres à accroître la sécurité aux passages à niveau	4 000 000.—
224 813 345.03	Total des charges	249 459 676.92
8 000 000.—	Versement à la réserve légale	8 000 000.—
821 524.88	Solde actif à la disposition de l'Assemblée fédérale	1 552 765.51
233 634 869.91		259 012 442.43
	Le bénéfice net, y compris le solde actif de l'année précédente, se compose des montants suivants:	
146 225.21	Solde actif de l'année précédente	821 524.88
8 675 299.67	Bénéfice net de l'exercice	8 731 240.63
8 821 524.88	Total	9 552 765.51

pour l'année 1954

Compte de 1953		Compte de 1954
fr.	Produits	fr.
146 225.21	Solde actif de l'année précédente	821 524.88
209 773 540.41	Excédent d'exploitation	234 788 040.82
19 486 845.60	Amortissements et intérêts internes.	18 874 644.64
519 986.60	Produit brut des terrains achetés en vue d'extension future	842 457.70
890 675.05	Produit des participations	896 581.64
610 501.41	Produit des valeurs réalisables et disponibles	610 721.69
2 207 095.63	Autres produits.	2 178 471.06
233 634 869.91	Total des produits	259 012 442.43

Compte de 1953	Actif	Compte de 1954
fr.		fr.
1 784 452 574.80	Immobilisations	1 793 682 749.61
1 662 448 935.43	Immeubles, installations et véhicules	1 689 566 263.18
91 797 007.92	Ouvrages inachevés	71 803 318.23
10 306 600.45	Terrains acquis en vue d'extension future	12 413 137.20
19 900 031.—	Participations	19 900 031.—
195 725 688.44	Valeurs réalisables et disponibles	172 962 836.47
122 617 945.21	Approvisionnements de matériel	107 621 260.18
1 740 398.25	Titres en portefeuille	1 739 362.35
54 715 127.89	Débiteurs	41 869 079.35
16 652 217.09	Caisse, comptes de chèques postaux, banques	21 733 134.59
32 404 424.35	Autres actifs	100 372 224.58
19 588 251.90	Comptes d'ordre	25 983 884.18
12 816 172.45	Actifs transitoires	14 388 340.40
—	Prêts pour l'électrification de lignes de chemins de fer étrangères accédant à la Suisse: créance envers les chemins de fer étrangers.	60 000 000.—
104 766 818.15	Dépenses à amortir	65 775 218.80
98 330 599.35	Insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations «frais généraux» et «infrastructure».	60 000 000.—
6 436 218.80	Frais d'émission et de conversion des emprunts	5 775 218.80
2 117 349 505.74		2 132 793 029.46

31 décembre 1954

Compte de 1953	Passif	Compte de 1954
fr.		fr.
442 609 383.07	Capital propre	451 135 058.07
400 000 000.—	Capital de dotation	400 000 000.—
24 000 000.—	Réserve légale	32 000 000.—
18 609 383.07	Réserve pour la couverture de gros dommages	19 135 058.07
1 609 196 198.56	Capital de tiers	1 552 000 012.70
1 376 799 900.—	Engagements à longue échéance	1 347 945 250.—
556 799 900.—	Emprunts consolidés	527 945 250.—
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.—
232 396 298.56	Engagements à courte échéance	204 054 762.70
55 947 896.92	Département fédéral des finances, compte courant	3 017 751.04
34 881 284.24	Créance des caisses de secours des CFF	59 383 391.50
3 169 586.45	Titres et coupons échus	2 326 598.95
14 163 146.70	Obligation dérivant des rentes-responsabilité civile et des suppléments de rente en cours.	14 460 324.80
6 929 739.45	Dépôts en espèces, retenues de garantie d'entrepreneurs, etc.	7 083 087.80
115 830 951.81	Créanciers divers	113 704 089.40
1 473 692.99	Banques	4 079 519.21
21 390 657.40	Provisions	18 798 925.90
43 331 741.83	Autres passifs	109 306 267.28
35 894 389.83	Comptes d'ordre	42 027 513.48
7 437 352.—	Passifs transitoires	7 278 753.80
—	Prêts pour l'électrification de lignes de chemins de fer étrangères accé- dant à la Suisse: dette envers le Département fédéral des finances. . .	60 000 000.—
821 524.88	Solde actif à disposition de l'Assemblée fédérale	1 552 765.51
2 117 349 505.74		2 132 793 029.46

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	3 225 566 477.57	132 215 188.95	16 649 992.15	3 341 131 674.37
Immeubles et installations	2 271 709 520.49	76 403 117.90	12 833 230.—	2 335 279 408.39
Frais généraux (projets et direction des travaux, intérêts de construction)	191 948 165.83	—	1 069 790.—	190 878 375.83
Terrains et droits	200 592 433.82	377 454.65	141 750.—	200 828 138.47
Infrastructure:				
Pons, viaducs et ponceaux	208 244 734.27	3 947 092.35	1 136 500.—	211 055 326.62
Autres ouvrages (tunnels, remblais, tranchées, ballastage)	553 479 262.44	6 354 000.—	45 000.—	559 788 262.44
Voie de fer	407 600 796.68	32 586 624.55	7 813 210.—	432 374 211.23
Bâtiments et installations fixes:				
Bâtiments administratifs	9 370 331.46	450 000.—	7 800.—	9 812 531.46
Bâtiments du service de l'exploitation	241 632 380.69	6 146 910.80	416 350.—	247 362 941.49
Installations de gare, des ateliers d'exploitation et des services accessoires	39 680 953.75	2 264 305.40	191 140.—	41 754 119.15
Installations de la ligne de contact	156 750 315.16	5 194 638.80	544 650.—	161 400 303.96
Télécommunications et installations de sécurité	207 902 998.84	13 719 241.25	1 317 100.—	220 305 140.09
Mobilier et ustensiles	54 507 147.55	5 362 850.10	149 940.—	59 720 057.65
Véhicules	953 856 957.08	55 812 071.05	3 816 762.15	1 005 852 265.98
Véhicules moteurs	408 834 849.32	12 389 076.45	1 576 625.—	419 647 300.77
Voitures et fourgons	347 438 760.—	32 661 439.55	2 075 877.—	378 024 322.55
Wagons à marchandises et de service	197 583 347.76	10 761 555.05	164 260.15	208 180 642.66
Usines électriques	258 548 321.79	7 120 514.50	192 140.—	265 476 696.29
Concessions et droits	3 328 721.83	50 000.—	—	3 378 721.83
Terrains	1 732 462.45	600 000.—	—	2 332 462.45
Installations hydrauliques et autres travaux d'infrastructure	89 751 741.50	5 700 000.—	—	95 451 741.50
Conduites forcées, vannes	16 656 260.33	150 000.—	—	16 806 260.33
Bâtiments des usines électriques et des sous-stations	29 915 013.51	193 272.45	5 800.—	30 102 485.96
Installations mécaniques et électriques des usines et sous- stations	72 544 866.61	270 330.60	161 140.—	72 654 057.21
Lignes de transport	42 264 390.13	120 000.—	20 000.—	42 364 390.13
Mobilier et ustensiles	2 354 865.43	36 911.45	5 200.—	2 386 576.88
Ateliers	47 189 197.68	2 090 520.05	154 193.05	49 125 524.68
Terrains	1 651 792.45	—	—	1 651 792.45
Chemins, voies	2 445 410.85	14 788.05	—	2 460 198.90
Bâtiments	19 551 100.08	465 210.50	11 670.—	20 004 640.58
Installations	11 085 513.20	438 309.85	49 468.95	11 474 354.10
Machines, mobilier et ustensiles	12 455 381.10	1 172 211.65	93 054.10	13 534 538.65
Service des bateaux sur le lac de Constance	3 656 958.57	11 224.95	—	3 668 183.52
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	165 384.30	11 224.95	—	176 609.25
Bateaux	2 654 089.58	—	—	2 654 089.58
	3 534 960 955.61	141 437 448.45	16 996 325.20	3 659 402 078.86

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 1954

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)				en % de la col. 2	en % de la col. 5	
6	7	8	9		10	11		
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	
1 728 569 023.44	98 433 253. —	11 113 757. —	1 815 888 519.44	1 496 997 454.13	46,4	1 525 243 154.93	45,7	
1 119 653 385.44	52 842 725. —	7 302 980. —	1 165 193 130.44	1 152 056 135.05	50,7	1 170 086 277.95	50,1	
122 023 659. —	2 879 222. —	587 170. —	124 315 711. —	69 924 506.83	36,4	66 562 664.83	34,9	
—	—	—	—	200 592 433.82	100	200 828 138.47	100	
95 095 891. —	3 123 671. —	125 430. —	98 094 132. —	113 148 843.27	54,3	112 961 194.62	53,5	
189 380 274.15	5 534 793. —	33 850. —	194 881 217.15	364 098 988.29	65,8	364 907 045.29	65,2	
351 827 910.10	20 228 024. —	4 417 460. —	367 638 474.10	55 772 886.58	13,7	64 735 737.13	15,0	
268 827 910.10	12 228 024. —	4 417 460. —	276 638 474.10					
83 000 000. —	8 000 000. —	—	91 000 000. —					
2 282 932. —	93 703. —	1 510. —	2 375 125. —	7 087 399.46	75,6	7 437 406.46	75,8	
99 962 967. —	4 832 648. —	297 360. —	104 498 255. —	141 669 413.69	58,6	142 864 686.49	57,8	
22 316 004.09	1 190 429. —	157 400. —	23 349 033.09	17 364 949.66	43,8	18 405 086.06	44,1	
84 370 431. —	3 918 758. —	390 560. —	87 898 629. —	72 379 884.16	46,2	73 501 674.96	45,5	
118 910 415. —	8 316 120. —	1 166 980. —	126 059 555. —	88 992 583.84	42,8	94 245 585.09	42,8	
33 482 902.10	2 725 357. —	125 260. —	36 082 999.10	21 024 245.45	38,6	23 637 058.55	39,6	
608 915 638. —	45 590 528. —	3 810 777. —	650 695 389. —	344 941 319.08	36,2	355 156 876.98	35,3	
568 415 638. —	35 190 528. —	3 810 777. —	599 795 389. —					
40 500 000. —	10 400 000. —	—	50 900 000. —					
295 766 323. —	22 953 394. —	1 576 625. —	317 143 092. —	113 068 526.32	27,7	102 504 208.77	24,4	
190 573 506. —	15 697 550. —	2 072 266. —	204 198 790. —	156 865 254. —	45,1	173 825 532.55	46,0	
122 575 809. —	6 939 584. —	161 886. —	129 353 507. —	75 007 538.76	38,0	78 827 135.66	37,9	
114 733 718.12	8 828 250. —	138 530. —	123 423 438.12	143 814 603.67	55,6	142 053 258.17	53,5	
930 550. —	33 287. —	—	963 837. —	2 398 171.83	72,0	2 414 884.83	71,5	
—	—	—	—	1 732 462.45	100	2 332 462.45	100	
26 607 823. —	1 346 276. —	—	30 954 099. —	63 143 918.50	70,4	64 497 642.50	67,6	
10 480 788. —	3 000 000. — ³⁾	—	10 980 476. —	6 175 472.33	37,1	5 825 784.33	34,7	
9 850 575. —	499 688. —	1 420. —	10 447 455. —	20 064 438.51	67,1	19 655 030.96	65,3	
43 765 267. —	598 300. —	—	45 825 813. —	28 779 599.61	39,7	26 828 244.21	36,9	
21 765 613.12	2 176 346. —	115 800. —	22 805 973.12	20 498 777.01	48,5	19 558 417.01	46,2	
1 333 102. —	1 056 610. —	16 250. —	1 445 785. —	1 021 763.43	43,4	940 791.88	39,4	
26 046 786.40	1 383 037. —	143 078.50	27 286 744.90	21 142 411.28	44,8	21 838 779.78	44,5	
—	—	—	—	1 651 792.45	100	1 651 792.45	100	
1 198 747.40	36 681. —	—	1 235 428.40	1 246 663.45	51,0	1 224 770.50	49,8	
9 880 747.75	391 022. —	6 852.50	10 264 917.25	9 670 352.33	49,5	9 739 723.33	48,7	
6 808 192.25	332 565. —	45 739.90	7 095 017.35	4 277 320.95	38,6	4 379 336.75	38,2	
8 159 099. —	622 769. —	90 486.10	8 691 381.90	4 296 282.10	34,5	4 843 156.75	35,8	
3 162 492.22	74 621. —	—	3 237 113.22	494 466.35	13,5	431 070.30	11,8	
—	—	—	—	17 736. —	100	17 736. —	100	
201 674.30	—	—	201 674.30	—	—	—	—	
416 321.27	—	—	416 321.27	—	—	—	—	
201 753.12	—	—	201 753.12	—	—	—	—	
103 657.20	8 269. —	—	111 926.20	61 727.10	37,3	64 683.05	36,6	
2 239 086.33	66 352. —	—	2 305 438.33	415 003.25	15,6	348 651.25	13,1	
1 872 512 020.18	3,17²⁾	108 719 161. —	11 395 365.50	1 969 835 815.68	47,0	1 689 566 263.18	46,2	

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 (sans l'amortissement extraordinaire selon renvoi ³⁾)

³⁾ Amortissement partiel du surcroît de dépenses dû aux difficultés extraordinaires rencontrées lors de l'extention de l'usine de Ritom

Clôtures du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes 1903—1954

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	260 216 837	107 447 349	124 186 520	120 495 532	3 690 988	—	1923
1924	404 510 301	272 031 489	132 478 812	148 793 341	133 639 807	15 153 534	—	1924
1925	385 942 258	276 071 357	109 870 901	137 803 196	136 318 255	1 484 941	—	1925
1926	376 079 223	266 152 873	109 926 350	128 950 489	138 529 830	—	9 579 341	1926
1927	395 525 415	267 050 533	128 474 882	150 138 417	146 987 261	3 151 156	—	1927
1928	420 167 809	268 560 075	151 607 734	173 256 621	166 160 338	7 096 283	—	1928
1929	431 357 872	280 382 031	150 975 841	208 612 358	193 578 194	15 034 164	—	1929
1930	420 546 375	291 419 950	129 126 425	154 831 536	153 236 698	1 594 838	—	1930
1931	389 449 904 ¹⁾	283 282 101	106 167 803	139 314 407	149 388 067	—	10 073 660	1931
1932	342 953 326 ²⁾	273 301 767	69 651 559	108 770 302	158 593 506	—	49 823 204	1932
1933	336 615 946	259 924 815	76 691 131	105 055 217	153 873 822	—	48 818 605	1933
1934	333 586 857	247 572 243	86 014 614	114 506 954	157 476 061	—	42 969 107	1934
1935	314 775 834	240 337 181	74 438 653	100 925 775	159 648 635	—	58 722 860	1935
1936	291 366 033	224 727 854	66 638 179	95 348 108	163 028 483	—	67 680 375	1936
1937	338 312 023	224 628 513	113 683 510	141 765 903	156 322 681	—	14 556 778	1937
1938	323 141 000	229 484 644	93 656 356	121 119 786	156 357 837	—	35 238 051	1938
1939	361 168 840 ³⁾	223 895 145	137 273 695	165 504 070	158 025 918	7 478 152	—	1939
1940	397 795 443	238 767 329	159 028 114	191 321 928	177 916 995	13 404 933	—	1940
1941	454 993 471	260 611 890	194 381 581	232 628 709	214 162 905	18 465 804	—	1941
1942	468 327 091	288 397 820	179 929 271	224 067 725	221 568 135	2 499 590	—	1942
1943	479 202 331	315 573 659	163 628 672	194 691 084	194 299 677	391 407	—	1943
1944	504 677 007	345 239 218	159 437 789	223 126 120	223 102 702	23 418	—	1944
1945	511 591 028	365 157 930	146 433 098	160 881 542	186 477 669	—	25 596 127	1945
1946	586 510 263	387 415 430 ⁴⁾	199 094 833	227 043 396	201 678 216	25 365 180 ⁵⁾	—	1946
1947	634 787 142	437 222 967	197 564 175	219 927 267	194 518 954	25 408 313	—	1947
	Produits d'exploitation	Charges d'exploitation	Excédent d'exploitation	Produits	Charges	Solde actif	Solde passif	
1948 ⁶⁾	677 329 740	495 620 935	181 708 805	205 349 535	190 338 723	15 010 812	—	1948 ⁶⁾
1949	635 528 825	503 546 191	131 982 634	160 775 256	200 542 000	—	39 766 744	1949
1950	641 868 714	487 036 400	154 832 314	177 210 906	177 210 906	— ⁷⁾	—	1950
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
1954	782 043 013	547 254 972	234 788 041	258 190 918	249 459 677	8 731 241 ⁸⁾	—	1954

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—1954

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	106 217 605	35,47	238 444 624	62,09	9 382 241	2,44	384 044 470	1940
1941	111 620 250	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
1954	305 109 668	42,46	383 547 086	53,38	29 926 003	4,16	718 582 757	1954

