Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1960)

Rubrik: Résultats financiers et comptes

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

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

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

Download PDF: 15.07.2025

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

Résultats financiers et comptes

Les machines de bureau modernes facilitent le dépouillement des documents comptables

I. Recettes de transport

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

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

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

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

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

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

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

II. Considérations générales

1. Compte de résultats

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Charges pour le personnel

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

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

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

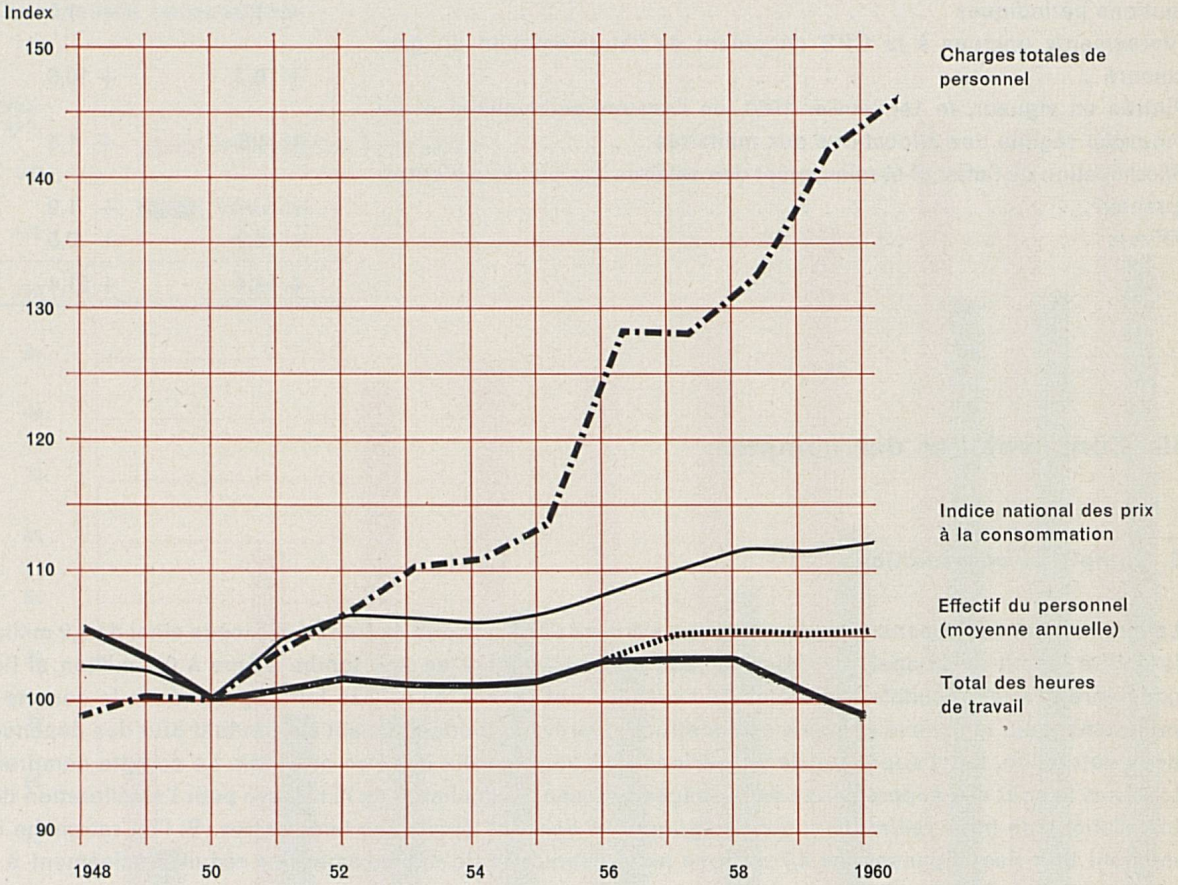
L'effectif du personnel n'ayant que très peu augmenté malgré la réduction de la durée du travail, les heures supplémentaires ont été beaucoup plus nombreuses qu'au cours des exercices antérieurs. Elles ont coûté 2,5 millions de francs, contre 0,4 million en 1959.

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

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

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

Charges et effectif de personnel; heures de travail



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

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

	Différence en millions de francs par rapport au compte 1959	budget 1960
Participation du personnel au paiement des primes de l'assurance en cas d'accidents non professionnels portée de $^1/_5$ à $^1/_3$ à partir du 1er janvier 1960	— 0,5	— 0,5
Attribution au fonds de secours pour prestations générales d'assistance	+ 1,0	+ 1,0
Accroissement de l'effectif du propre personnel	+ 5,2	+ 1,0
Revision du règlement des fonctionnaires (ordonnance du Conseil fédéral du 10 novembre 1959)	+ 1,6	+ 1,6
Classement de localités dans des zones où l'allocation de résidence est plus élevée (ordonnance du Département fédéral des finances et des douanes du 23 décembre 1959)	+ 0,9	+ 0,9
Indemnités pour heures supplémentaires	+ 2,1	+ 1,9
Répercussions de la revision des statuts de la CPS sur les contributions périodiques	+ 1,0	+ 1,0
Versements uniques à la CPS découlant de l'augmentation du gain assuré	+ 0,7	+ 10,6
Entrée en vigueur, le 1er janvier 1960, de l'assurance-invalidité et du nouveau régime des allocations aux militaires	+ 1,5	+ 1,5
Modification de l'effectif et relèvement des salaires des ouvriers d'entrepreneur	—	+ 1,9
Divers	+ 0,9	+ 0,5
	+ 14,4	+ 21,4

III. Commentaires des comptes

1. Compte de construction

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

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

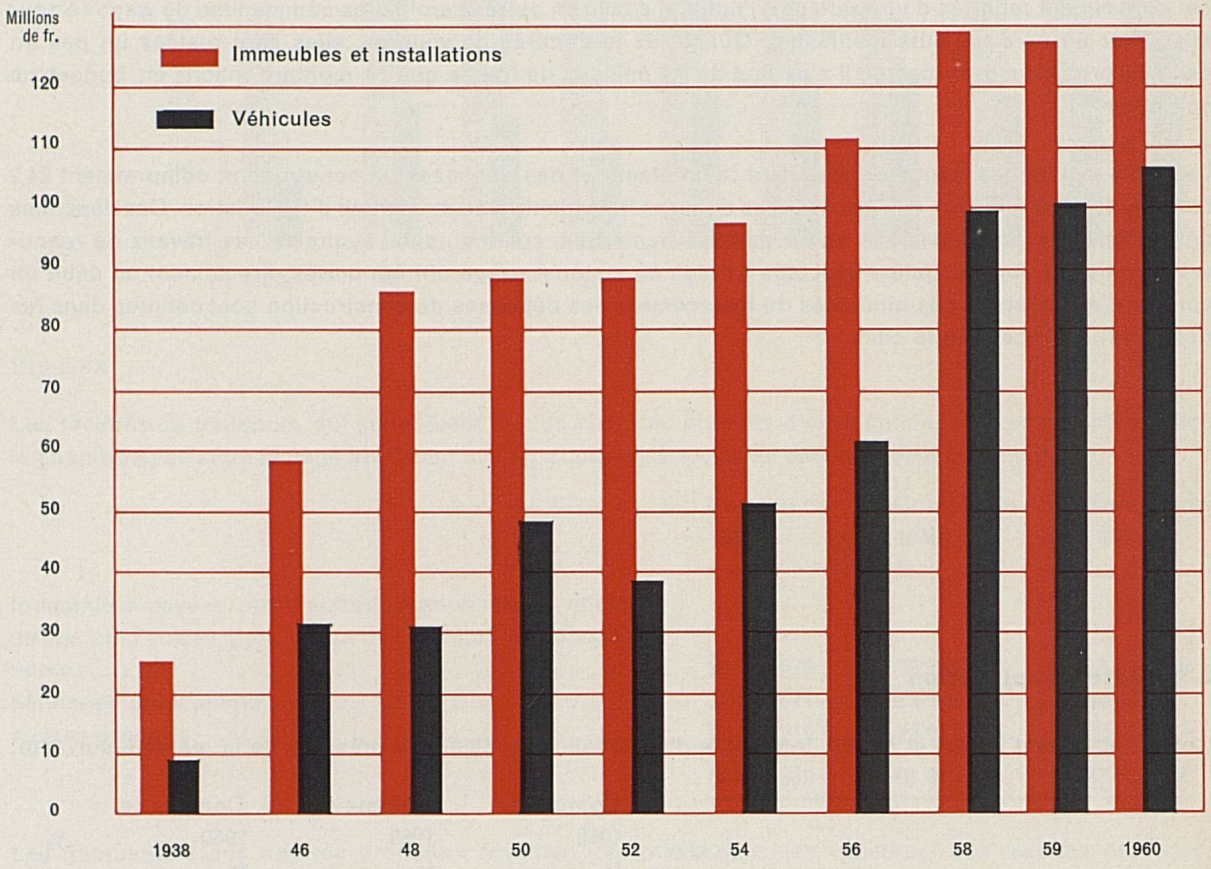
Les 4,7 millions de francs prélevés sur la réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route représentent les dépenses consenties au cours de l'exercice en vue de la suppression de passages à niveau (4,2 millions), pour le perfectionnement des appareils de sécurité aux passages à niveau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

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

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

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

Dépenses de construction



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

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

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

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

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

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

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

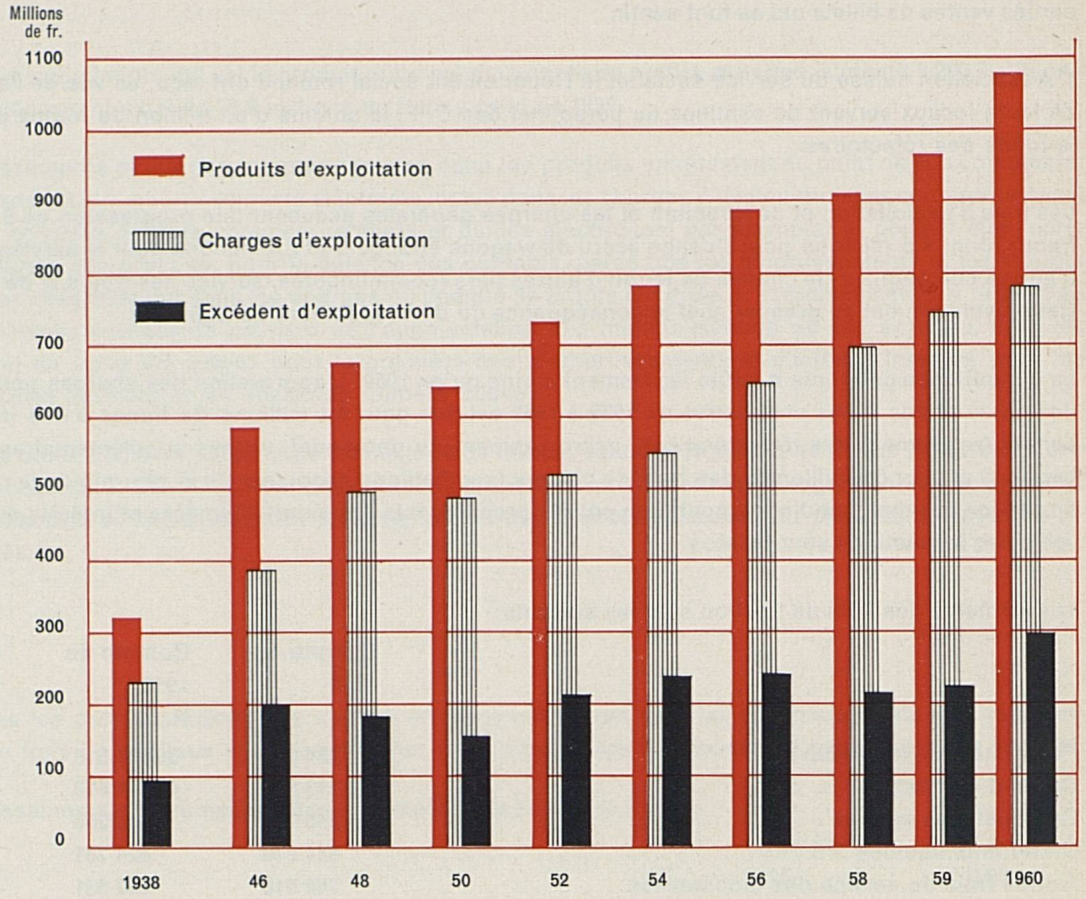
2. Compte d'exploitation

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

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

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

Compte d'exploitation



Produits

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

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

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

Charges

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

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

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

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

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

Les éléments des frais de traction sont les suivants:

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

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

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

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

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

3. Compte de profits et pertes

Produits

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

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

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

Charges

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

Les amortissements des immobilisations se répartissent comme il suit:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Bilan

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Compte de construction 1960

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

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

Compte d'exploitation pour l'année 1960

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

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

Compte de profits et pertes pour l'année 1960

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

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

Bilan au 31 décembre 1960

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

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

Aperçu chronologique

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

Les explications concernant les articles désignés par un * figurent aux pages 74 et 75

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

Aperçu chronologique

		1945 (après l'assainissement)	1946	1947	1948
	Bilan au 31 décembre en millions de francs après affectation du bénéfice ou couverture du déficit *				
	Actif				
	Immeubles, installations et véhicules Frais d'acquisition et d'établissement				
36	Immeubles et installations	2229	2253	2276	2344
37	Véhicules	709	736	747	764
38	Total (36 + 37)	2938	2989	3023	3108
39	Amortissements	942	1101	1399	1464
40	Valeur au bilan (38-39)	1996	1888	1624	1644
41	Ouvrages inachevés	49	61	79	68
42	Terrains acquis en vue d'extensions futures, participations	22	25	27	27
43	Total des immobilisations (40 + 41 + 42)	2067	1974	1730	1739
44	Valeurs réalisables et disponibles	167	193	151	168
45	Autres actifs *	61	43	45	27
46	Dépenses à amortir *	16	15	210	190
47	Total de l'actif (43 + 44 + 45 + 46)	2311	2225	2136	2124
	Passif				
	Capital propre				
48	Capital de dotation	400	400	400	400
49	Réserve légale	—	10	19	27
50	Fonds de réserve	10	13	14	14
51	Capital propre, total (48 + 49 + 50)	410	423	433	441
	Capital de tiers				
52	Engagements à long terme	1575	1548	1402	1393
53	Engagements à court terme	231	206	244	249
54	Capital de tiers, total (52 + 53)	1806	1754	1646	1642
55	Autres passifs *	95	48	57	41
56	Total du passif (51 + 54 + 55)	2311	2225	2136	2124
	Compte de construction en millions de francs				
	Dépenses brutes				
57	Immeubles et installations		58,2	62,9	86,7
58	Véhicules		31,7	21,6	30,8
59	Total (57 + 58)		89,9	84,5	117,5
60	Prélèvements sur les réserves		—	—	—
61	Dépenses de construction non actives		14,5	20,9	29,8
62	Montant net des dépenses actives [59 — (60 + 61)]		75,4	63,6	87,7

*** Explications**

Ad 32

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

Ad 33 et 35

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

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

Bilan

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

Ad 45

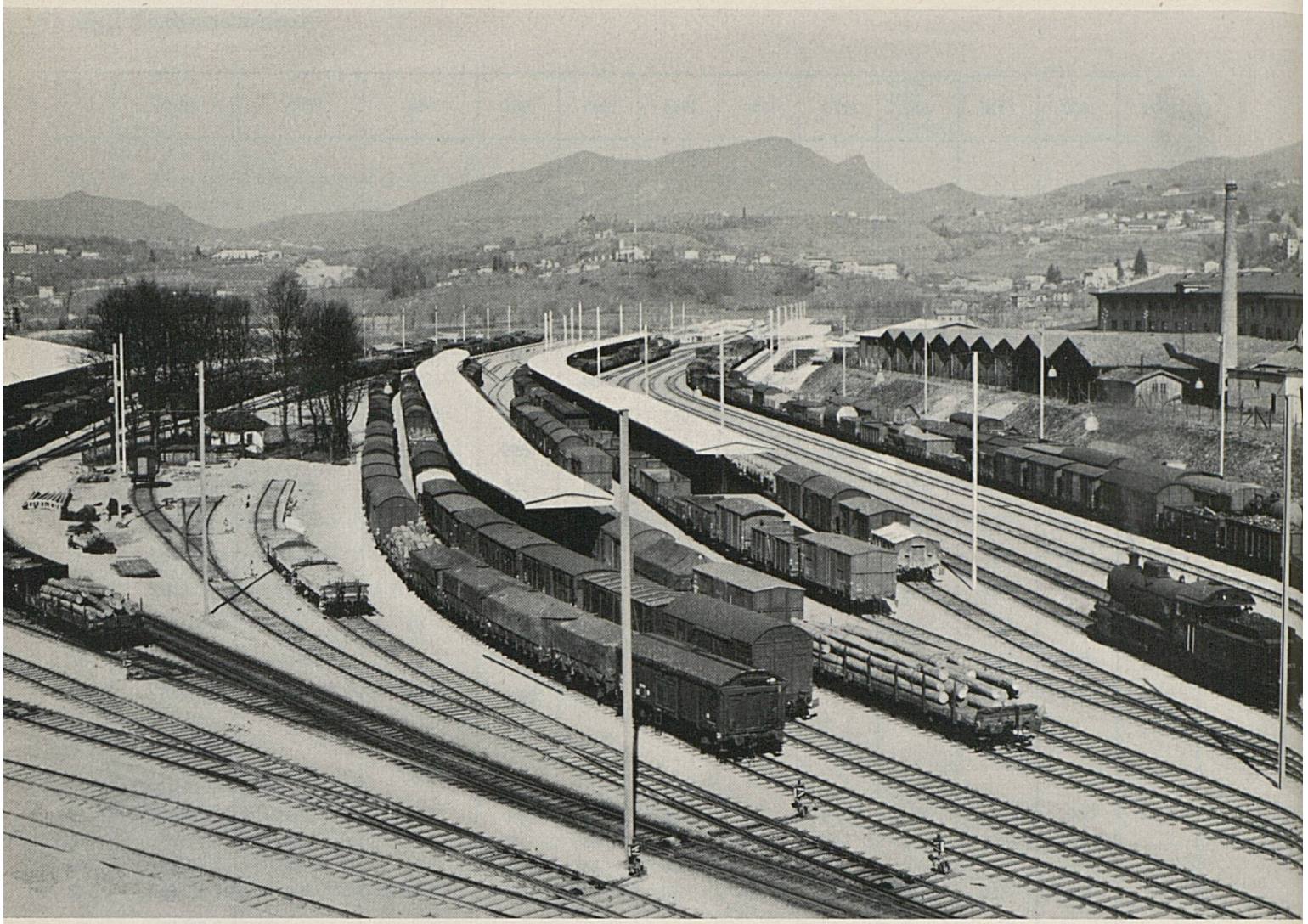
Y compris les découverts à la charge de la Confédération: 26 millions de francs en 1945 (résorbés par l'assainissement) et 13 millions en 1949.

Ad 46

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

Ad 55

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



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