

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1959)

Rubrik: Résultats financiers et comptes

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.02.2025

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

Résultats financiers et comptes



Billets de vacances – et accueil aimable

I. Recettes de transport

Les recettes de transport ont évolué depuis 1957 de la manière suivante:

	1957		1958		1959	
	Millions de francs	%	Millions de francs	%	Millions de francs	%
Service des voyageurs	342,4	39,8	348,9	42,0	360,3	41,0
Service global des marchandises:						
Bagages et colis express	30,8	3,6	33,3	4,0	35,4	4,0
Transports postaux	31,6	3,7	32,2	3,9	33,3	3,8
Animaux	6,7	0,8	6,1	0,7	6,3	0,7
Marchandises	448,5	52,1	410,3	49,4	443,8	50,5
Total du service global des marchan- dises	517,6	60,2	481,9	58,0	518,8	59,0
Recettes de transport	860,0	100,0	830,8	100,0	879,1	100,0

Le fléchissement dont nous avons fait état dans notre dernier rapport annuel ayant pris fin, les recettes de transport de l'exercice 1959 dépassent de 19,1 millions de francs le chiffre record de 1957 et, partant, de 48,3 millions la somme enregistrée en 1958.

Les recettes du *service des voyageurs* marquent depuis 1957 une progression constante, qui tend toutefois à s'atténuer. Le relèvement des tarifs intervenu le 1^{er} octobre 1959 a contribué à accentuer l'augmentation par rapport à 1958. Elle a été en effet de 11,4 millions de francs pour tout l'exercice et de 7 millions pour le dernier trimestre seulement. Le trafic s'est accru à peu près dans la même mesure qu'en 1958.

Voici, comparées à celles de l'exercice précédent, les recettes du service des voyageurs telles qu'elles se répartissent entre les différents groupes de trafic:

	1958		1959	
	Millions de francs	%	Millions de francs	%
Voyageurs isolés	239,9	68,8	247,1	68,6
Voyageurs en groupe	27,4	7,8	28,8	8,0
Abonnés	66,7	19,1	70,2	19,5
Autres trafics	14,9	4,3	14,1	3,9
Total	348,9	100,0	360,2	100,0

Une fois de plus, les recettes du *service des bagages et des colis express* ont fait un grand bond en avant. La progression, de 2,1 millions de francs (+ 6,2%), est due en majeure partie au relèvement des tarifs du 1^{er} octobre 1959.

Les *transports postaux* se sont encore développés. L'augmentation des recettes se chiffre par 1,1 million de francs, soit 3,4%.

Le *trafic des animaux vivants*, dont le fléchissement avait été assez prononcé en 1958, s'est légèrement amélioré.

L'augmentation s'est manifestée surtout dans le *service des marchandises*, qui a rapporté 33,5 millions de francs de plus qu'en 1958 (+ 8,2%); il est probable qu'elle sera encore plus forte après le décompte définitif des détaxes. Le chiffre record de 1957 n'a toutefois pas été atteint. L'amélioration est particulièrement sensible pour les mois de septembre à décembre, caractérisés par un fort trafic d'importation et de transit.

II. Considérations générales

1. Compte de résultats

Pour l'essentiel, le compte de résultats de 1959, qui comprend le compte d'exploitation et le compte de profits et pertes, se présente, comparativement à celui de l'exercice précédent, comme il suit:

	1958	1959	Différence
	Millions de francs		
Recettes du trafic-voyageurs	348,9	360,3	+ 11,4
Recettes de l'ensemble du trafic-marchandises	481,9	518,8	+ 36,9
Total des recettes de transport	830,8	879,1	+ 48,3
Divers produits d'exploitation	80,4	81,8	+ 1,4
Total des produits d'exploitation	911,2	960,9	+ 49,7
Charges d'exploitation	698,8	740,6	+ 41,8
Excédent d'exploitation	212,4	220,3	+ 7,9
Charge nette du compte de profits et pertes	195,7	202,8	+ 7,1
Excédent des produits	16,7	17,5	+ 0,8
Amortissements extraordinaires sur les réserves de matériel	5	—	— 5
Versement à la réserve pour l'amélioration des installations rail/route	—	8	+ 8
Versement à la réserve générale de construction	3	—	— 3
Bénéfice net de l'exercice	8,7	9,5	+ 0,8
Solde actif de l'exercice précédent	1,2	1,9	+ 0,7
Versement à la réserve légale	8	8	—
Solde actif à la disposition de l'Assemblée fédérale	1,9	3,4	+ 1,5

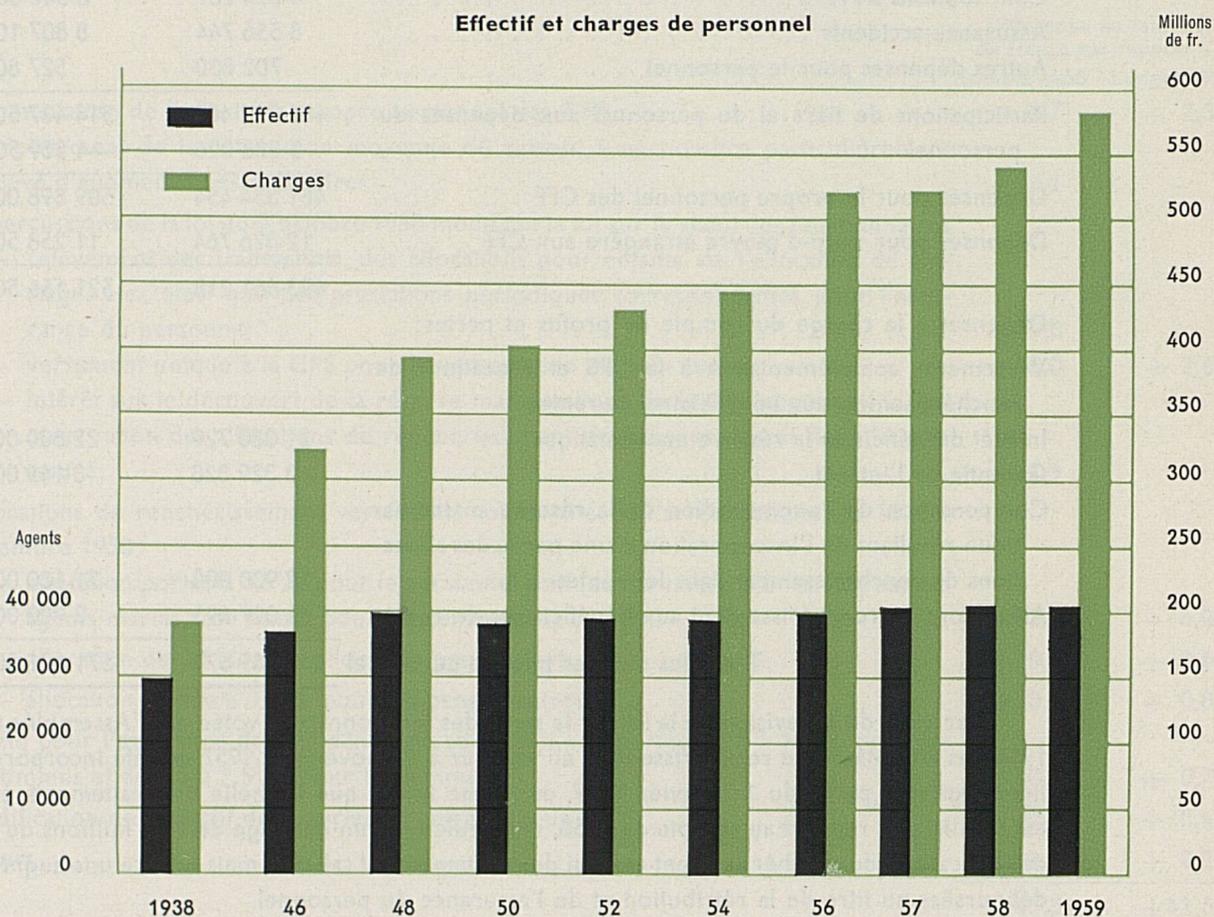
A part le relèvement des tarifs du 1^{er} octobre, l'événement le plus marquant de 1959 a été la réduction de la durée moyenne du travail de 48 à 46 heures par semaine pour le personnel soumis à la loi sur la durée du travail et à la loi sur les fabriques. Cette mesure, appliquée à partir du 1^{er} juin, nous a privés de près de deux millions d'heures de travail pour le reste de l'année.

Le compte de résultats ne se ressent toutefois pas de la réduction de la durée du travail. Non seulement l'effectif du personnel n'a pas augmenté, mais il a même fléchi de 18 unités (p. 23), ce qui est d'autant plus remarquable que le trafic a augmenté. Certes, le fait même d'écourter la semaine de travail a suscité de nouveaux besoins de personnel, mais ils ont pu être compensés par de nouvelles mesures propres à épargner de la main-d'œuvre. De plus, des dispositions prises antérieurement pour accroître la productivité commencent à produire leurs effets, qui auraient été, à vrai dire, plus marqués si la durée du travail était restée la même.

D'un exercice à l'autre, le produit d'exploitation a augmenté de 49,7 millions de francs et le fardeau des charges d'exploitation s'est encore alourdi de 41,8 millions de francs. Ce sont là les principaux changements. L'accroissement des produits dépasse celui des charges de 7,9 millions de francs, ce montant représentant la progression de l'excédent d'exploitation. Une fois de plus, ce sont les dépenses pour le personnel, accrues surtout par les nouvelles dispositions de la loi sur le statut des fonctionnaires appliquées depuis le 1^{er} janvier 1959, qui ont le plus contribué à l'aggravation des charges. L'amélioration de l'excédent d'exploitation est presque entièrement contrebalancée par l'avance de la charge nette du compte de profits et pertes (+ 7,1 millions de francs). La charge nette du compte de profits et pertes équivaut à la différence entre les charges ordinaires (amortissement des immobilisations, frais de capitaux, versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours, etc.) et les produits ordinaires (amortissements et intérêts internes, etc.). Son accroissement découle pour l'essentiel de l'augmentation des amortissements d'immobilisations, des frais de capitaux et des versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours.

Eu égard aux travaux que l'amélioration du réseau routier va nous imposer, 8 millions de francs, prélevés sur les 17,5 millions d'excédent des produits sont attribués à la réserve pour l'amélioration des installations rail/route. En conséquence, le bénéfice net de l'exercice se chiffre par 9,5 millions de francs. De cette somme, 8 millions de francs sont versés à la réserve légale, qui passe ainsi à 72 millions de francs. Le reste et le solde actif de l'exercice précédent, 3,4 millions de francs au total, sont à la disposition de l'Assemblée fédérale. Nous proposons de reporter ce montant à compte nouveau. De même que pour l'exercice précédent, il est malheureusement impossible de verser un intérêt sur le capital de dotation.

Effectif et charges de personnel



2. Charges pour le personnel

Les charges pour le personnel constituent de loin la dépense la plus lourde 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 1958 fr.	Budget de 1959 fr.	Compte de 1959 fr.
Traitements et salaires	341 738 497	388 943 700	390 473 227
Allocations de renchérissement	42 169 012	10 773 700	14 052 124
	<hr/> 383 907 509	<hr/> 399 717 400	<hr/> 404 525 351
Indemnités de résidence	10 795 504	10 732 200	10 832 198
Allocations pour enfants, y compris les allocations de renchérissement	12 677 220	15 019 300	16 486 551
Autres éléments des traitements et salaires	1 975 386	3 645 600	3 520 498
Total des traitements et salaires, y compris les éléments qui s'y rapportent.	<hr/> 409 355 619	<hr/> 429 114 500	<hr/> 435 364 598
Allocations supplémentaires du personnel roulant	10 638 068	10 742 900	10 733 880
Indemnités pour service de nuit.	7 781 211	7 732 700	7 616 559
Indemnités pour voyages de service et déplacements.	5 400 619	5 535 700	5 356 545
Indemnités diverses	2 370 976	2 456 300	2 066 985
Uniformes	4 681 076	4 311 000	4 487 432
Contributions périodiques à la caisse de pensions et de secours (CPS).	24 869 350	26 169 500	27 304 037
Versement unique à la CPS pour l'augmentation du gain assuré	4 121 700	10 500 000	13 100 000
Contributions à l'AVS	8 094 287	8 540 000	8 563 675
Assurance-accidents	8 556 744	8 807 100	10 265 724
Autres dépenses pour le personnel	702 830	527 800	791 437
Participations de tiers et du personnel aux dépenses du personnel	486 572 480	514 437 500	525 650 872
	<hr/> —5 238 026	<hr/> —4 539 500	<hr/> —5 530 890
Dépenses pour le propre personnel des CFF	481 334 454	509 898 000	520 119 982
Dépenses pour main-d'œuvre étrangère aux CFF	12 326 764	11 258 500	11 766 828
	<hr/> 493 661 218	<hr/> 521 156 500	<hr/> 531 886 810
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	21 020 729	22 800 000	22 459 223
Garantie de l'intérêt	3 329 828	3 145 000	3 367 298
Compensation de l'augmentation de la réserve mathématique résultant de l'incorporation d'une partie des allocations de renchérissement dans les rentes	12 900 000	21 100 000	21 355 000
Allocations de renchérissement aux bénéficiaires de rentes	11 027 895	2 900 000	3 636 003
Total des charges pour le personnel	<hr/> 541 939 670	<hr/> 571 101 500	<hr/> 582 704 334

Par suite de la révision de la loi sur le statut des fonctionnaires, votée par l'Assemblée fédérale le 3 octobre 1958, les allocations de renchérissement en vigueur à fin novembre 1957 ont été incorporées dans les rétributions légales à partir du 1^{er} janvier 1959, en même temps que l'échelle des traitements était améliorée. Il en est résulté, par rapport au compte de 1958, non seulement un décalage de 31,6 millions de francs entre l'article des allocations de renchérissement et celui des traitements et salaires, mais encore une augmentation des sommes déboursées au titre de la rétribution et de l'assurance du personnel.

Les versements uniques à la CPS consécutifs à l'augmentation du gain assuré sont inscrits pour 13,1 millions de francs, au lieu de 9 millions en 1958. Il faut y ajouter 5,5 millions de francs qui ne grèvent cependant pas le compte de résultats puisque, conformément au budget, ils ont été prélevés sur une réserve constituée grâce à l'excédent des versements uniques, en 1956, lors du relèvement du salaire réel.

Le fait d'inclure les allocations de renchérissement dans le gain assuré des agents actifs a accru le déficit de la réserve mathématique de la CPS de 46,6 millions de francs au 1^{er} janvier, date à laquelle il a atteint 561,5 millions. Bien que le bénéfice technique eût été affecté aux amortissements le 31 décembre 1958, le montant nécessaire au service des intérêts du découvert de la réserve mathématique de la caisse a augmenté de 1,5 million de francs.

Par analogie avec ce qui a été fait pour les agents actifs, les allocations de renchérissement versées aux pensionnaires ont été également intégrées aux prestations statutaires à partir du 1^{er} janvier 1959. La charge supplémentaire qui en résulte, tant en ce qui concerne la réserve mathématique de la CPS que la dette découlant de l'octroi des suppléments de rente en cours, doit être amortie par des contributions annuelles des Chemins de fer fédéraux correspondant aux allocations supprimées. En conséquence, l'amortissement des charges supplémentaires imposées à la réserve mathématique par l'incorporation d'une partie des allocations de renchérissement aux rentes coûte 8,5 millions de francs (dont 0,3 million de francs pour les suppléments de rentes), montant dont se trouvent réduites les allocations de renchérissement aux pensionnaires. Ces dernières ont toutefois accusé une augmentation de 1,1 million de francs due principalement à l'adoption du taux de 3,5 %, mais, comparativement à 1958, la diminution est encore de 7,4 millions de francs.

Les « participations de tiers et du personnel aux dépenses du personnel » comprennent les indemnités de chômage et rentes versées par la CNA et l'assurance militaire, les allocations pour perte de gain consecutive au service militaire, la part des primes de l'assurance des accidents non professionnels payée par le personnel, ainsi que d'autres rentrées du même ordre. Le montant figurant sous « garantie de l'intérêt » correspond à la différence entre l'intérêt effectif et le taux de 4 % garanti statutairement pour les fonds de la CPS gérés par les Chemins de fer fédéraux.

Les facteurs de l'augmentation des dépenses pour le personnel sont les suivants :

	Différence en millions de francs par rapport au	
	compte 1958	budget 1959
Augmentation de l'effectif du propre personnel des CFF	+ 0,7	+ 2,3
Accroissement de la rétribution moyenne dû surtout à un nombre particulièrement élevé d'augmentations ordinaires	+ 4,1	—
Répercussions de la loi du 3 octobre 1958 modifiant la loi sur le statut des fonctionnaires		
— relèvement des traitements, des allocations pour enfants, de l'allocation de mariage, etc., ainsi que des prestations périodiques correspondantes pour l'assurance du personnel.	+ 19,0	—
— versement unique à la CPS pour l'augmentation du gain assuré	+ 9,0	+ 2,6
— intérêt sur le découvert de la réserve mathématique de la CPS consécutif à l'incorporation des allocations de renchérissement du personnel actif dans le gain assuré.	+ 1,5	—
Allocations de renchérissement versées en conformité de l'arrêté fédéral du 18 décembre 1958		
— allocation portée à 3,5 % pour le personnel actif (au minimum 315 francs pour les agents mariés, 280 francs pour les célibataires)	+ 3,9	+ 4,0
— allocation de 3,5 % sur l'allocation pour enfant.	+ 0,6	+ 0,6
— allocation portée à 3,5 % pour les pensionnaires	+ 0,8	+ 0,8
Prime pour l'assurance des accidents non professionnels portée de 8 à 10‰ pour les hommes et de 6,5 à 7,5‰ pour les femmes	+ 0,7	+ 0,7
Modification de l'effectif des ouvriers d'entrepreneur	— 0,6	+ 0,4
Divers	+ 1,1	+ 0,2
	<hr/>	<hr/>
	+ 40,8	+ 11,6

Quatre mesures ont amélioré la situation des agents ces dernières années: le relèvement des traitements et des salaires, l'augmentation des allocations de renchérissement, l'amélioration de l'assurance du personnel et la réduction de la durée du travail.

III. Commentaire des comptes

1. Compte de construction

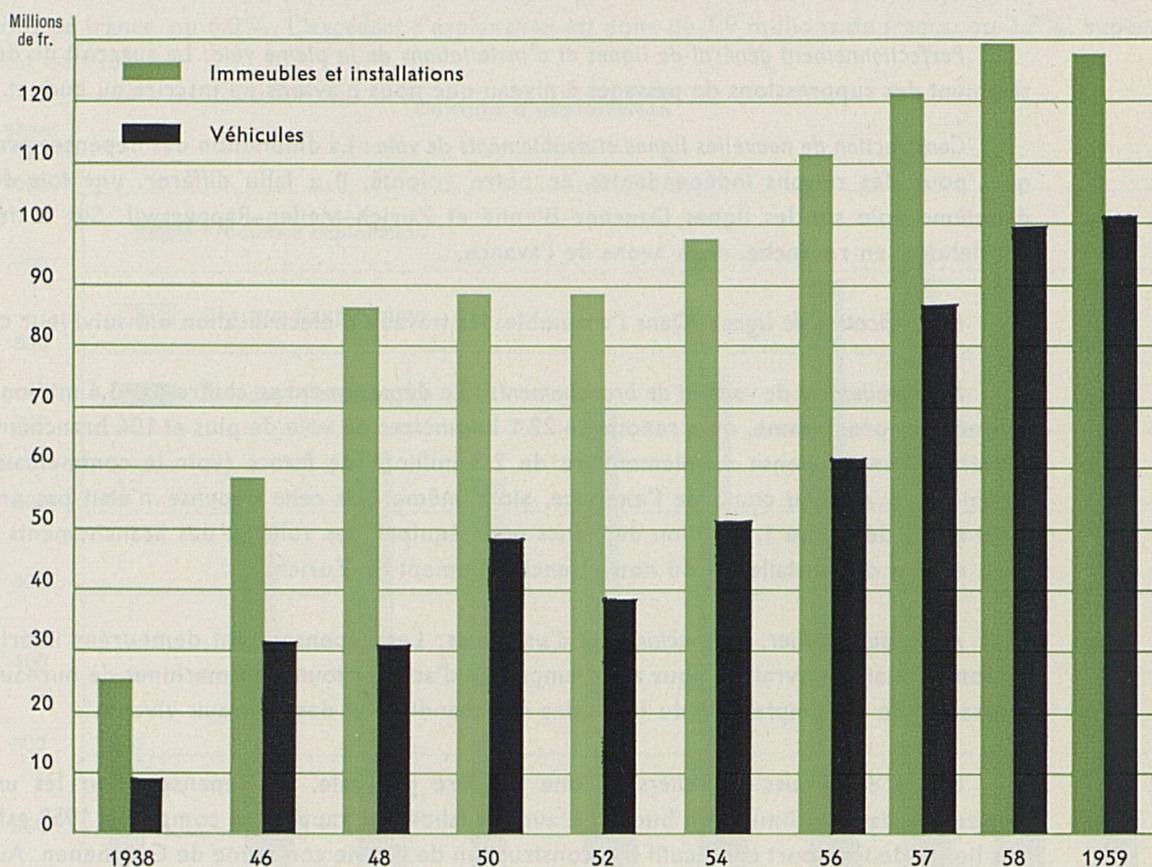
Le tableau ci-après permet de comparer les dépenses de construction de 1959 avec le budget de la même année et le compte de 1958.

Immeubles et installations	Compte de 1958	Budget de 1959	Compte de 1959
	fr.	fr.	fr.
Immobilisations du chemin de fer			
Transformation et extension de gares et de bâtiments de service	42 175 135	46 083 000	43 971 543
dont programme ordinaire	37 051 035	40 083 000	36 699 309
programme extraordinaire	5 124 100	6 000 000	7 272 234
Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie	6 653 388	6 265 000	8 915 957
Construction de nouvelles lignes et doublements de voies	14 564 895	16 554 000	14 516 004
Electrification de lignes	2 955 297	2 820 000	3 303 845
Renouvellement de voies et de branchements	40 581 075	36 300 000	39 723 910
Achat de mobilier, machines et ustensiles	6 186 834	8 573 000	6 177 021
Usines électriques	8 459 276	11 000 000	11 276 318
Ateliers	9 449 705	5 905 000	6 470 933
Véhicules			
Véhicules moteurs	29 658 573	38 585 000	33 504 422
dont programme ordinaire	14 967 478	24 565 000	18 070 200
programme extraordinaire	14 691 095	14 020 000	15 434 222
Voitures et fourgons	33 224 046	29 240 000	38 083 909
Wagons à marchandises et wagons de service	35 030 188	31 735 000	29 278 645
dont programme ordinaire	10 728 731	6 195 000	7 508 547
programme extraordinaire	24 301 457	25 540 000	21 770 098
Bateaux	1 863 488	—	6 508
Imprévu	—	3 500 000	—
	230 801 900	236 560 000	235 229 015
Prélèvements sur les réserves			
Réserve pour l'amélioration des installations rail/route	-1 500 000	—	-6 000 000
Réserve générale de construction	—	-600 000	- 600 000
Total	229 301 900	235 960 000	228 629 015
dont programme ordinaire	185 185 248	191 000 000	184 752 461
programme extraordinaire	44 116 652	44 960 000	43 876 554

Le programme ordinaire comprend le renouvellement et les travaux courants d'amélioration des installations, ainsi que les doublements de voie et des petites et moyennes extensions de gares poursuivies, conformément aux plans. Le programme extraordinaire englobe les constructions et acquisitions qui peuvent être financées grâce au relèvement de la dette à intérêt fixe autorisé par l'arrêté fédéral du 14 décembre 1956: acquisition de véhicules moteurs électriques et diesel destinés à remplacer les locomotives à vapeur (140 millions de francs), accroissement du parc des wagons (110 millions), agrandissement de la gare de Berne (60 millions), première étape d'extension des gares de Zurich et de Bâle (190 millions), ce qui fait au total 500 millions de francs.

Les dépenses effectives — 228,6 millions de francs, contre 229,3 en 1958 — sont inférieures aux prévisions budgétaires de 7,3 millions de francs. Cette différence, qui porte sur le programme ordinaire pour 6,2 millions de francs et sur le programme extraordinaire pour 1,1 million de francs, résulte surtout du fait que nous n'avons pu entreprendre certains travaux dont il est question ci-dessous dans les commentaires classés par chapitre du budget. D'une part, les projets n'étaient pas encore au point; de l'autre, les pourparlers avec les cantons et les communes n'avaient pu être menés à chef. Si ces ouvrages doivent être exécutés, il en résultera une augmentation des charges budgétaires pour les prochains exercices, d'autant plus que l'Exposition nationale de 1964 nécessitera, dans le secteur de Lausanne, l'exécution anticipée de divers travaux tels que la construction du nouveau poste d'enclenchement de Lausanne, la pose de la troisième voie Lausanne-Renens et l'aménagement de voies de garage dans le périmètre du futur centre de triage de Lausanne-Denges.

Dépenses de construction



Le prélèvement de 6 millions de francs sur la *réserve pour l'amélioration des installations rail/route* correspond aux dépenses de l'exercice afférentes à la suppression de passages à niveau (4 millions de francs), à l'amélioration des installations de sécurité de passages à niveau (0,2 million), ainsi qu'à la construction de quais de chargement, à Brigue et à Iselle, pour le transport des automobiles à travers le Simplon (1,8 million). Ces ouvrages n'ont pas pu figurer au budget, parce qu'ils débordent en majeure partie le programme de construction qui est véritablement celui des CFF.

La *réserve générale de construction* a pour objet de décharger le compte annuel des dépenses non actives découlant de l'exécution du programme extraordinaire. En 1959, ces dépenses n'ont pas excédé 0,6 million de francs; elles concernaient la gare de Berne. Pour ce qui est du financement des dépenses de construction, le lecteur voudra bien se reporter aux commentaires du bilan (p. 67).

Les principaux changements par rapport aux prévisions sont motivés ci-dessous, chapitre par chapitre:

Transformation et extension de gares et de bâtiments de service: Nous avons dépensé au titre du programme ordinaire 3,4 millions de francs de moins que le montant budgété. Les tranches annuelles fixées pour l'agrandisse-

ment des gares de Langenthal et de Schaffhouse, pour l'assainissement du trafic à Baden, ainsi que pour l'installation du nouveau poste d'enclenchement électrique de Zurich, sont restées inemployées. A Langenthal, le projet n'était pas au point et, à Schaffhouse, les pourparlers avec le Chemin de fer fédéral allemand n'avaient pas encore abouti. A Baden, le canton doit exécuter au préalable de grands travaux de génie civil, qui sont en cours. Quant au nouvel enclenchement de Zurich, les plans n'ont été prêts qu'à la fin de l'année. Néanmoins, en vue de cette transformation, une bonne partie des voies et des branchements ont encore été placés sur des traverses de bois. Les crédits disponibles pour les gares de Chiasso et d'Effretikon n'ont pas été entièrement utilisés. Dans le premier cas, les travaux ont subi un sérieux retard, en particulier à cause de la correction d'un cours d'eau, tandis que, dans le second, ils n'ont pu commencer qu'en automne. L'agrandissement de la gare de Göschenen a en revanche progressé beaucoup plus rapidement qu'on ne le prévoyait.

Le seul ouvrage du programme extraordinaire en voie d'exécution est la transformation de la gare de Berne. Le retard provoqué en 1958 par les difficultés du terrain a pu être comblé.

Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie: Le surcroît de dépenses résulte exclusivement des suppressions de passages à niveau que nous n'avions pu inscrire au budget.

Construction de nouvelles lignes et doublements de voie: La diminution des dépenses provient avant tout de ce que, pour des raisons indépendantes de notre volonté, il a fallu différer, une fois de plus, la pose de la deuxième voie sur les lignes Daucher-Bienne et Zurich-Meilen-Rapperswil. Sur le tronçon Weesen/Gäsi-Mühlehorn, en revanche, nous avons de l'avance.

Electrification de lignes: Dans l'ensemble, les travaux d'électrification ont suivi leur cours normal.

Renouvellement de voies et de branchements: Le dépassement se chiffre par 3,4 millions de francs. Comparativement au programme, on a renouvelé 22,1 kilomètres de voie de plus et 104 branchements de moins, ce qui a entraîné une dépense supplémentaire de 2,3 millions de francs (voir le commentaire du développement technique, p. 40). Au cours de l'exercice, alors même que cette dépense n'était pas prévue dans le budget, nous avons déboursé 1,1 million de francs pour équiper des voies et des branchements avec des traverses en bois, en vue de l'installation du nouvel enclenchement de Zurich.

Achat de mobilier, de machines et d'ustensiles: Les dépenses sont demeurées inférieures aux prévisions, les longs délais de livraison nous ayant empêchés d'acheter toutes les machines de bureau que nécessite la réorganisation de la comptabilité du trafic des marchandises et des animaux vivants.

Usines électriques et ateliers: D'une manière générale, les dépenses pour les usines électriques sont demeurées dans les limites du budget. L'augmentation par rapport au compte de 1958 est due au renforcement des lignes de transport consécutif à la construction de l'usine commune de Göschenen. Au chapitre des ateliers, le dépassement s'explique par l'accélération de la construction des ateliers de Hägendorf, qui ont encore été mis en service au cours de l'exercice.

Véhicules: Le total des dépenses est resté dans les limites fixées, mais des décalages se sont produits entre les différents groupes de véhicules. Le renchérissement et les modifications exigées après l'adjudication ont fait monter de 6 millions de francs, soit environ 10%, le coût des premières commandes de voitures unifiées, passées en 1956. Les dépenses pour les voitures se sont en outre accrues de 2,8 millions de francs du fait que, nous avons déjà reçu dans le courant de 1959 des véhicules qui devaient être normalement livrés en 1960. Il s'en faut par ailleurs de 5,1 millions de francs que le montant inscrit pour les véhicules moteurs soit atteint: la commande de 1958 n'ayant pu être adjugée qu'au début de 1959, seuls les premiers acomptes ont dû être versés au cours de ce dernier exercice. Enfin, la dépense prévue pour les wagons se trouve réduite de 2,4 millions de francs, parce que l'accélération des livraisons nous avait amenés à régler déjà une grande partie des factures en 1958.

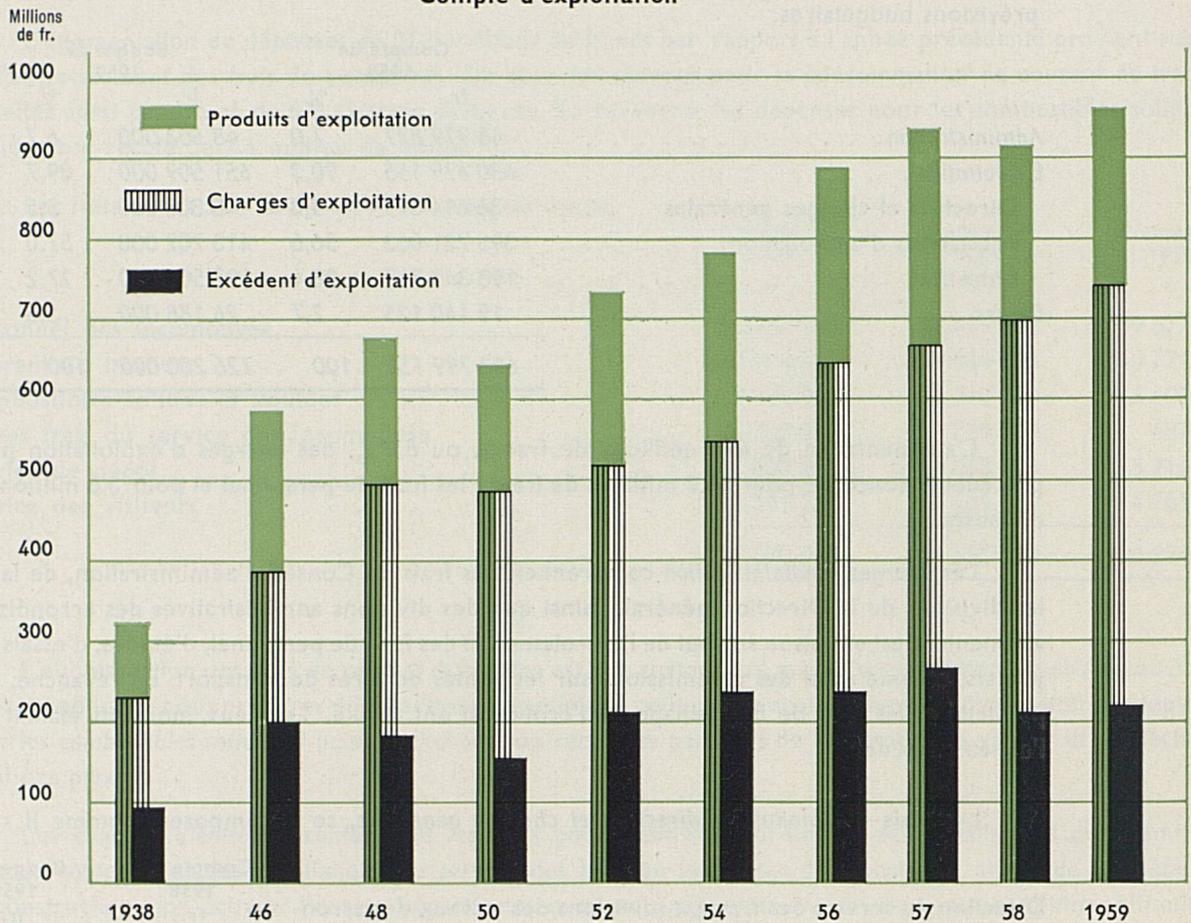
2. Compte d'exploitation

Pour les années 1957 à 1959, le compte d'exploitation (p. 72/73) se présente comme il suit:

	Compte de 1957		Compte de 1958		Compte de 1959	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Produits	936 391 570	100	911 241 052	100	960 873 977	100
Charges	668 841 350	71,4	698 799 157	76,7	740 570 315	77,1
Excédent	267 550 220	28,6	212 441 895	23,3	220 303 662	22,9

Tant les produits que les charges ont fortement augmenté par rapport à l'année précédente. Les *produits d'exploitation* se sont en effet accrus de 49,7 millions de francs, ou 5,4%, et les *charges d'exploitation*, de 41,8 millions de francs, ou 6,0%. L'*excédent d'exploitation* est donc de 7,9 millions de francs, ou 3,7%, supérieur au résultat de 1958.

Compte d'exploitation



Produits d'exploitation

Les *recettes de transport*, facteur le plus important des produits, sont commentées dans le chapitre spécial de la page 55.

Les *produits divers* se décomposent en:

	Compte de 1957	Compte de 1958	Compte de 1959
	fr.	fr.	fr.
Indemnités des chemins de fer étrangers et d'autres tiers pour prestations d'exploitation	20 403 324	21 925 578	22 965 416
Recettes de fermages et locations	30 769 230	32 304 021	33 776 501
Produits divers	25 204 218	26 191 310	25 077 058
	<u>76 376 772</u>	<u>80 420 909</u>	<u>81 818 975</u>

Les *produits divers* sont de 1,4 million de francs plus élevés qu'en 1958. Les indemnités des chemins de fer étrangers pour prestations d'exploitation, les locations, les recettes provenant de travaux exécutés pour des tiers et les produits des exploitations affermées sont en augmentation. En revanche, les recettes découlant du service des changes et de la fourniture d'énergie en excédent de nos usines électriques accusent une diminution.

Charges d'exploitation

Nous renonçons à expliquer ici en détail les écarts par rapport aux différents chiffres du budget; lorsque ce dernier a été établi, nous avons en effet inscrit un montant global de 10 millions de francs sous le titre «divers et imprévis» pour des charges non encore déterminables à l'époque. Dans l'ensemble, les prévisions ont été dépassées de 14,4 millions de francs. L'excédent concerne pour 10,7 millions les frais de personnel et pour 13,7 millions les autres dépenses. D'un autre côté, le montant de 10 millions de francs pour imprévu doit être imputé sur ces deux groupes de charges.

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

	Compte de 1958		Budget de 1959		Compte de 1959	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Administration	48 979 877	7,0	48 503 000	6,7	52 180 687	7,1
Exploitation	630 679 155	90,3	651 509 000	89,7	667 802 228	90,1
Direction et charges générales	36 614 375	5,3	40 306 000	5,5	38 640 558	5,2
Prestations d'exploitation	395 721 063	56,6	413 702 000	57,0	427 565 799	57,7
Entretien	198 343 717	28,4	197 501 000	27,2	201 595 871	27,2
Divers	19 140 125	2,7	26 188 000	3,6	20 587 400	2,8
	<u>698 799 157</u>	<u>100</u>	<u>726 200 000</u>	<u>100</u>	<u>740 570 315</u>	<u>100</u>

L'augmentation de 41,8 millions de francs, ou 6,0%, des charges d'exploitation par rapport à l'année précédente concerne pour 38,2 millions de francs les frais de personnel et pour 3,6 millions de francs les autres 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. Si elles ont augmenté, c'est en raison surtout de l'accroissement des frais de personnel, d'études, d'essais et d'établissement de projets, comme aussi des commissions sur les ventes de titres de transport. En revanche, les dépenses pour la publicité et les frais de magasinage de l'économat ont reculé. Les deux montants étaient extrêmement élevés l'année précédente.

Les frais d'exploitation, direction et charges générales, se décomposent comme il suit:

	Compte de 1958 fr.	Budget de 1959 fr.	Compte de 1959 fr.
Direction du service des travaux (divisions des travaux des arrondissements, bureaux des ingénieurs de section, bureaux de construction)	8 388 154	9 064 000	8 264 046
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)	7 022 102	7 039 000	7 839 201
Direction du service de la traction (divisions de la traction des arrondissements)	1 907 986	1 882 000	2 149 143
Fermages et locations (pour des sections de lignes, véhicules, etc.)	12 554 259	17 332 000	13 983 194
Service assuré par des compagnies de chemins de fer étrangères ou d'autres tiers (communautés, service des trains et de traction)	6 741 874	4 989 000	6 404 974
	<u>36 614 375</u>	<u>40 306 000</u>	<u>38 640 558</u>

L'augmentation des *fermages et locations* provient du fait que nous avons eu besoin d'un plus grand nombre de wagons étrangers, à la suite de l'accroissement du trafic, et que la durée de rotation des wagons s'est allongée, en raison des embouteillages du trafic. Les dépenses réelles sont toutefois demeurées inférieures aux prévisions.

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

	Compte de 1958 fr.	Budget de 1959 fr.	Compte de 1959 fr.
Surveillance de la voie	11 530 838	12 038 000	12 378 250
Service des gares	226 798 967	237 603 000	244 579 056
Accompagnement des trains	48 030 066	50 932 000	50 927 063
Traction	107 870 936	111 555 000	118 220 027
Service des bateaux sur le lac de Constance	1 490 256	1 574 000	1 461 403
	<u>395 721 063</u>	<u>413 702 000</u>	<u>427 565 799</u>

L'augmentation de dépenses de 31,8 millions de francs par rapport à l'année précédente provient surtout de l'accroissement des frais de personnel. De plus, les charges pour la consommation de courant de traction ont elles aussi progressé de 6,9 millions de francs. En revanche, les dépenses pour les combustibles solides et liquides ont reculé de 1,4 million de francs.

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

	Compte de 1958 fr.	Budget de 1959 fr.	Compte de 1959 fr.
Personnel des locomotives	55 084 162	58 414 000	59 677 518
Courant de traction	33 913 567	35 844 000	40 771 619
Combustibles solides et liquides	7 990 008	6 220 000	6 603 011
Autres frais du service des locomotives	762 618	729 000	687 631
Service de dépôt	5 809 343	5 863 000	5 714 566
Service des visiteurs	4 311 238	4 485 000	4 765 682
	<u>107 870 936</u>	<u>111 555 000</u>	<u>118 220 027</u>

L'augmentation des frais de *courant de traction* est due surtout aux mauvaises conditions hydrologiques, qui nous ont obligés à nous procurer d'importantes quantités de coûteuse énergie de tiers. La diminution des dépenses pour les *combustibles solides et liquides* provient du recul des parcours de locomotives à vapeur et du fléchissement des prix.

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 1958 fr.	Budget de 1959 fr.	Compte de 1959 fr.
<i>Immeubles et installations</i>	111 428 913	110 790 000	111 422 132
entretien ordinaire	80 932 563	81 090 000	82 140 728
dépenses de construction non actives	30 496 350	29 700 000	29 281 404
<i>Véhicules</i>	86 914 804	86 711 000	90 173 739
entretien ordinaire	86 914 804	86 211 000	90 173 739
dépenses de construction non actives	—	500 000	—
	<u>198 343 717</u>	<u>197 501 000</u>	<u>201 595 871</u>

Les frais d'entretien des immeubles et installations se maintiennent dans l'ensemble au niveau de 1958. En revanche, le coût d'entretien des véhicules a augmenté de 3,3 millions de francs, en raison de l'accroissement des frais de personnel.

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 valeurs capitalisées des suppléments de rente, les dépenses pour la défense aérienne, etc. L'augmentation par rapport à l'année précédente provient principalement de l'accroissement tant des travaux exécutés pour des tiers que des valeurs capitalisées des suppléments de rente.

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 220,3 millions de francs, dépassant ainsi de 7,9 millions de francs celui de 1958.

Les *autres articles des produits* — non compris le solde actif de l'exercice précédent — atteignent 26,7 millions de francs au total. De ce montant, 21,5 millions de francs représentent les amortissements et intérêts internes qui 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. Pour le surplus, les variations sont insignifiantes.

Charges

Les amortissements des immobilisations se répartissent comme il suit:

	Compte de 1958 fr.	Budget de 1959 fr.	Compte de 1959 fr.
Amortissements réglementaires des immeubles, installations et véhicules:			
Amortissements ordinaires	100 446 800	106 340 000	105 571 361
Amortissements supplémentaires	23 900 000	19 300 000	20 000 000
Amortissements de soldes de valeurs comptables	661 180	700 000	928 326
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	125 007 980	126 340 000	126 499 687
Amortissements de participations	554 248	—	384 998
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	125 562 228	126 340 000	126 884 685

Les amortissements ordinaires des immeubles, installations et véhicules, évalués en pour-cent de la valeur primitive d'achat ou d'établissement, sont de 5,1 millions de francs plus élevés qu'en 1958. Cette augmentation, consécutive à celle de la valeur des immobilisations, se poursuivra. Les amortissements (montants et taux) sont indiqués en détail dans le compte des immobilisations et des amortissements (p. 78/79).

Les amortissements supplémentaires sont calculés sur la différence entre la valeur comptable des immobilisations et la valeur de remplacement actuelle. Ils sont limités réglementairement aux deux groupes d'immobilisations «voie de fer» et «véhicules», où la différence est la plus marquée. Pour les véhicules, ils ne peuvent être opérés qu'aussi longtemps que l'Assemblée fédérale n'a pas à statuer sur la couverture d'un déficit. A supposer que le niveau des prix reste stationnaire, les amortissements supplémentaires diminuent d'année en année, les renouvellements annuels d'installations contribuant à amenuiser l'écart entre la valeur comptable des immobilisations et la valeur de remplacement.

Les amortissements ordinaires et supplémentaires représentent ensemble 3,22% (3,32% en 1958) de la valeur comptable des immobilisations de toutes les installations, sans les terrains.

Les *amortissements des valeurs réalisables et disponibles* ont subi une réduction de 4,9 millions de francs, du fait que l'on a pu renoncer aux amortissements qui étaient opérés antérieurement, par mesure de précaution, sur les approvisionnements de matériel (5 millions de francs en 1958).

Les *frais de capitaux* ont augmenté par rapport à l'exercice précédent:

	Compte de 1958 fr.	Budget de 1959 fr.	Compte de 1959 fr.
Intérêts des engagements à long terme	41 375 723	40 525 000	41 929 720
Intérêts des engagements à court terme	4 789 675	8 335 000	6 198 323
Frais de finances: commissions, frais, taxes de transfert, etc.	298 519	375 000	190 171
	<u>46 463 917</u>	<u>49 235 000</u>	<u>48 318 214</u>

Le total des intérêts des engagements à long et à court terme s'est accru en raison de l'appel de capitaux nécessaires au financement des travaux. Le taux moyen de l'intérêt *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 58/59. Sous les *autres charges* figure une provision de 500 000 francs pour les dépenses extraordinaires qu'entraînera l'Exposition nationale de Lausanne en 1964.

Huit millions de francs ont été versés à la réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route, et six millions en ont été prélevés au profit du compte de construction de 1959.

4. Bilan

Les derniers bilans font apparaître un accroissement continu des immobilisations, qui va de pair avec celui de la dette. Cette évolution se poursuivra au cours des prochaines années. Elle résulte de l'exécution du programme extraordinaire de construction, qui doit être financé à l'aide de fonds empruntés. Le programme ordinaire de construction ne peut, lui non plus, être entièrement financé à l'aide des ressources libérées par les amortissements. Il comprend tout d'abord, à part le renouvellement des installations, des travaux d'extension coûteux, tel l'agrandissement de la gare de Chiasso. De plus, par suite du renchérissement, le renouvellement des installations nécessite, à lui seul, sensiblement plus de disponibilités que n'en procure l'amortissement des valeurs d'immobilisation primitives, qui sont faibles.

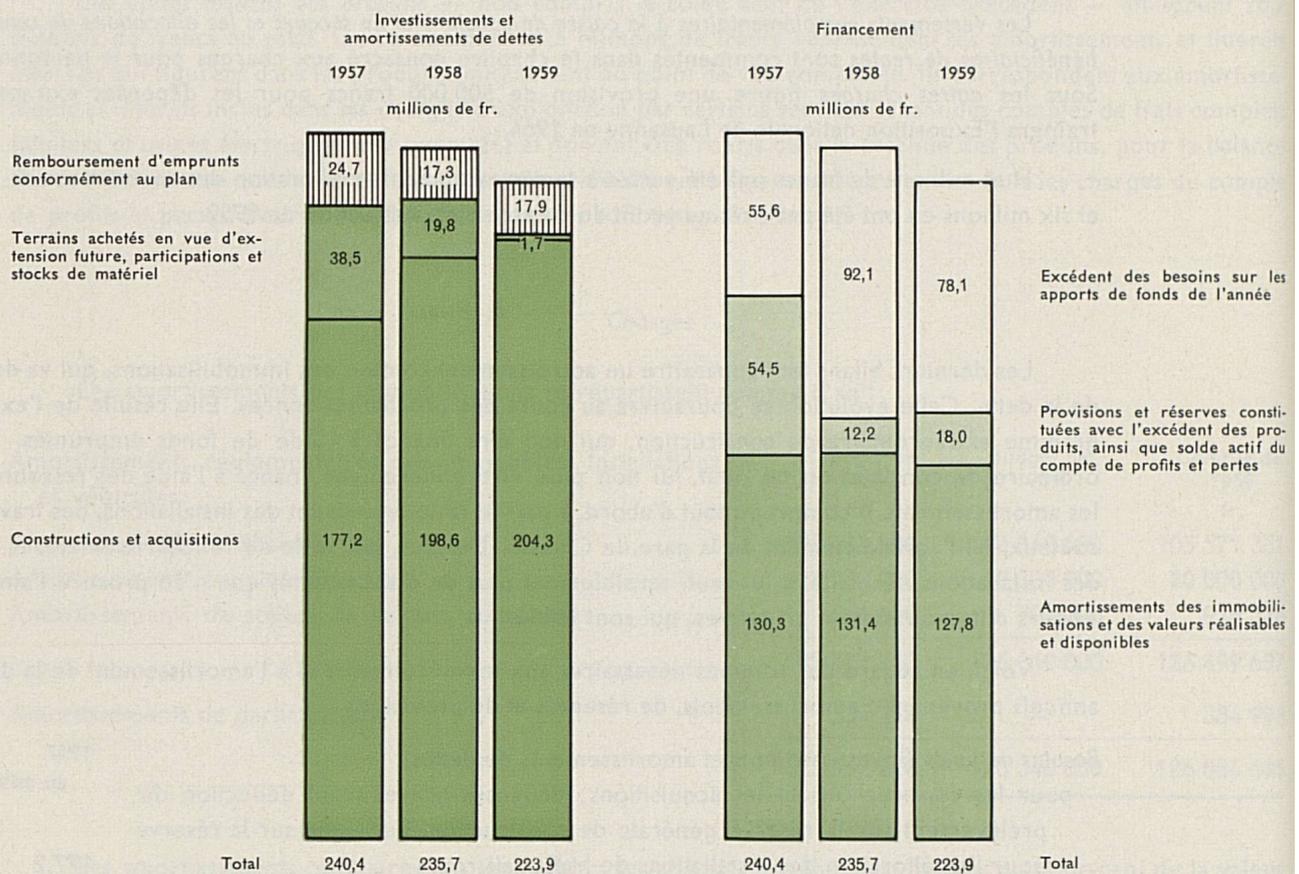
Voici, en regard des sommes nécessaires aux investissements et à l'amortissement de la dette, les apports annuels provenant d'amortissements, de réserves et de provisions:

	1957	1958	1959
	en millions de francs		
<i>Besoins de fonds</i> (investissements et amortissements de dettes)			
pour les constructions et les acquisitions: dépenses actives avant déduction du prélèvement sur la réserve générale de construction, ainsi que sur la réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route	177,2	198,6	204,3
pour des participations, des approvisionnements de matériel, des acquisitions de terrains en vue d'extension future	38,5	19,8	1,7
	<u>215,7</u>	<u>218,4</u>	<u>206,0</u>
pour le remboursement d'emprunts conformément au plan	24,7	17,3	17,9
Total des besoins de fonds	<u>240,4</u>	<u>235,7</u>	<u>223,9</u>
<i>Apports de fonds</i> (financement) provenant des amortissements:			
des immobilisations	125,1	125,6	126,9
des valeurs réalisables et disponibles	5,2	5,8	0,9
	<u>130,3</u>	<u>131,4</u>	<u>127,8</u>

	1957	1958	1959
	en millions de francs		
provenant de l'excédent des produits:			
versement à la			
— réserve légale	8,0	8,0	8,0
— réserve générale de construction	40,0	3,0	—
— réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route	6,0	—	8,0
— réserve pour la couverture de gros dommages	0,5	0,5	0,5
solde actif du compte de profits et pertes sans report de l'année précédente	—	0,7	1,5
	54,5	12,2	18,0
Total des apports de fonds	184,8	143,6	145,8
Excédent des besoins sur les apports de fonds de l'année	55,6	92,1	78,1

La différence entre les besoins et les apports — 78,1 millions de francs — a été comblée à l'aide du prêt de 100 millions de francs consenti par le Département fédéral des finances et des douanes.

Besoins et apports



Actif

La valeur des immobilisations a atteint 2059,3 millions de francs. L'augmentation de 74,7 millions de francs enregistrée au cours de l'exercice comprend 68,4 millions pour les immeubles, installations et véhicules, 2,4 millions pour les ouvrages inachevés, 3,7 millions pour les terrains acquis en vue d'extension future et 0,2 million pour les participations. Les ouvrages achevés au cours de l'exercice et les acquisitions représentent une somme de 195,3 millions de francs, mais, après déduction du montant des installations supprimées et des amortissements, l'accroissement net de la valeur des immobilisations s'établit à 68,4 millions de francs.

Parmi les *valeurs réalisables et disponibles*, les liquidités (avoirs en caisse, aux comptes de chèques postaux et en banque) accusent une augmentation de 36,6 millions de francs, qui est d'ailleurs de nature occasionnelle, puisqu'il s'agit de la part du prêt de 100 millions de francs de la Confédération que nous n'avons pas employée au 31 décembre.

La valeur des approvisionnements de matériel est tombée, d'un exercice à l'autre, de 130,9 à 127,6 millions de francs. En fait, la diminution se chiffre par 6 millions de francs de plus, car un montant de cet ordre à été prélevé sur les réserves d'évaluation latentes pour stabiliser le prix auquel le matériel de voie est comptabilisé sur le plan interne.

Passif

Les engagements à long terme ont atteint 1427 millions de francs (+ 122,1 millions). En vue de consolider la dette flottante, nous avons contracté le 31 octobre 1959 un prêt de 100 millions de francs à 3 ¼ % auprès du Département fédéral des finances. De plus, 40 millions de francs de l'avoir en compte courant de la caisse de pensions et de secours des CFF ont été convertis en bons de dépôt. De son côté, la dette obligataire a reculé de 17,9 millions de francs, à la suite des remboursements opérés conformément au plan. Les engagements à long terme se présentent de la façon suivante:

		Remboursement	Fin 1958 fr.	Fin 1959 fr.
3%	1869 Jougne-Eclépens	1869—1968	2 189 500	1 995 500
3%	1890 Rente des chemins de fer	— ¹⁾	69 333 000	69 333 000
3%	1903 CFF, différé	1913—1962 ²⁾	18 301 000	13 894 500
3 ½%	1932 CFF	1938—1962	12 957 000	10 000 000
3 ½%	1935 »	1936—1960	6 692 000	3 360 000
3%	1938 »	1949—1973 ²⁾	290 464 000	283 464 000
2 ½%	1939 Rescriptions	} renouvelable jusqu'en 1963	25 000 000	25 000 000
2%	1939 Rescriptions		20 000 000	20 000 000
3 ¼%	1946 Prêt du Département fédéral des finances et des douanes	1966	450 000 000	450 000 000
3 ¼%	1947 Prêt du Département fédéral des finances et des douanes	1977	100 000 000	100 000 000
3%	1949 Prêt du Département fédéral des finances et des douanes	1974	150 000 000	150 000 000
3 ¼%	1959 Prêt du Département fédéral des finances et des douanes	1979	—	100 000 000
3 ½%	Bons de dépôt des CFF en faveur de la CPS	en tout temps	160 000 000	200 000 000
			<hr/>	<hr/>
			1 304 936 500	1 427 047 000

La diminution des engagements à court terme provient de la consolidation de la dette flottante, mentionnée sous engagements à long terme.

Les *provisions* sont de 4,0 millions de francs plus élevées que l'année précédente. De cette somme, 500 000 francs concernent la nouvelle provision, à la charge du compte annuel, pour les dépenses extraordinaires qu'entraînera l'Exposition nationale de 1964, à Lausanne. Le reste de l'augmentation, 3,5 millions de francs, est purement comptable. Il s'agit d'une épuration interne du bilan; divers comptes de créanciers ayant pris avec le temps le caractère de provisions (p. ex. gains de cours sur créances étrangères reportés d'une année à l'autre) ont en effet été transférés au compte des provisions.

¹⁾ L'emprunt peut être dénoncé en tout temps moyennant un avis donné 12 mois d'avance.

²⁾ Peut être dénoncé par anticipation.

Compte de construction 1959

Compte de 1958 fr.	Dépenses de construction pour:		Compte de 1959 fr.
131 025 605	Immeubles et installations		134 355 531.06
113 116 624	Immobilisations du chemin de fer . . .		116 608 280.05
42 175 135	Transformation et extension de gares et de bâtiments de service	43 971 543.18	
6 653 388	Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie	8 915 957.29	
14 564 895	Construction de nouvelles lignes et doublings de voies	14 516 003.80	
2 955 297	Electrification de lignes	3 303 845.04	
40 581 075	Renouvellements de voies et de branchements	39 723 909.50	
6 186 834	Achat de mobilier, machines et ustensiles	6 177 021.24	
8 459 276	Usines électriques.		11 276 318.07
9 449 705	Ateliers		6 470 932.94
99 776 295	Véhicules		100 873 484.35
29 658 573	Véhicules moteurs		33 504 421.85
33 224 046	Voitures et fourgons.		38 083 909.25
35 030 188	Wagons à marchandises et wagons de service		29 278 644.70
1 863 488	Bateaux		6 508.55
230 801 900			235 229 015.41
— 1 500 000	Prélèvement sur réserves		— 6 600 000.—
— 1 500 000	Réserve pour l'amélioration des installations rail/route		— 6 000 000.—
—	Réserve générale de construction . . .		— 600 000.—
229 301 900			228 629 015.41

Compte de 1958 fr.	Comptabilisation des dépenses de construction à la charge de:		Compte de 1959 fr.
197 049 124	Compte des immobilisations (dépenses de construction actives)		197 690 401 .46
81 120 274	Immobilisations du chemin de fer	80 726 876.17	
7 260 264	Usines électriques.	10 308 629.15	
8 892 291	Ateliers	5 781 411.79	
99 776 295	Véhicules	100 873 484.35	
32 252 776	Compte d'exploitation (dépenses de construction non actives)		30 938 613.95
30 496 350	Immobilisations du chemin de fer	29 281 403.88	
1 199 013	Usines électriques	967 688.92	
557 413	Ateliers	689 521.15	
—	Véhicules	—	
229 301 900			228 629 015.41

Compte d'exploitation pour l'année 1959

Compte de 1958 fr.	Charges			Compte de 1959 fr.
48 979 877	Administration			52 180 687.57
630 679 155	Exploitation			667 802 227.69
36 614 375	Direction et charges générales		38 640 557.59	
395 721 063	Prestations d'exploitation.		427 565 798.56	
11 530 838	Surveillance de la voie	12 378 250.29		
226 798 967	Service des gares	244 579 056.39		
48 030 066	Accompagnement des trains	50 927 062.52		
107 870 936	Traction	118 220 026.95		
1 490 256	Service des bateaux sur le lac de Constance	1 461 402.41		
198 343 717	Entretien.		201 595 871.54	
111 428 913	Immeubles et installations	111 422 132.39		
86 914 804	Véhicules	90 173 739.15		
19 140 125	Divers			20 587 399.86
698 799 157	Total des charges			740 570 315.12
212 441 895	Excédent d'exploitation			220 303 661.54
911 241 052				960 873 976.66

Compte de 1958 fr.	Produits			Compte de 1959 fr.
830 820 143	Recettes de transport			879 055 001.48
348 944 011	Trafic-voyageurs		360 257 349.07	
481 876 132	Trafic-marchandises		518 797 652.41	
33 281 788	Transport des bagages et envois express	35 357 985.44		
32 230 750	Transports postaux	33 325 230.—		
6 078 862	Transport des animaux.	6 343 032.60		
410 284 732	Transport des marchandises	443 771 404.37		
80 420 909	Produits divers			81 818 975.18
911 241 052	Total des produits			960 873 976.66

Compte de profits et pertes pour l'année 1959

Compte de 1958 fr.	Charges		Compte de 1959 fr.
125 562 228	Amortissements des immobilisations		126 884 685.41
5 840 167	Amortissements des valeurs réalisables et disponibles		934 393.92
46 463 917	Frais de capitaux		48 318 214.21
48 278 452	Versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours et allocations de renchérissement aux bénéficiaires de rentes.		50 817 523.50
21 020 729	Intérêt sur le déficit de la réserve mathématique . .	22 459 223,30	
3 329 828	Garantie de l'intérêt	3 367 297,55	
12 900 000	Amortissement de la charge supplémentaire de la réserve mathématique consécutive à l'incorporation, aux rentes, d'allocations de renchérissement . . .	21 355 000.—	
11 027 895	Allocations de renchérissement aux bénéficiaires de rentes.	3 636 002.65	
500 000	Versement à la réserve pour la couverture de gros dommages		500 000.—
1 159 961	Autres charges		2 023 459.42
3 000 000	Versement à la réserve générale de construction . .		—
—	Versement à la réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route		8 000 000.—
230 804 725	Total des charges		237 478 276.46
8 000 000	Versement à la réserve légale.		8 000 000.—
1 917 272	Solde actif à la disposition de l'Assemblée fédérale. .		3 427 048.61
240 721 997			248 905 325.07

Compte de 1958 fr.	Produits	Compte de 1959 fr.
1 236 287	Solde actif de l'année précédente	1 917 272.39
212 441 895	Excédent d'exploitation	220 303 661.54
21 837 231	Amortissements et intérêts internes	21 488 992.98
635 956	Produit des terrains achetés en vue d'extension future	683 606.95
1 451 863	Produit des participations	1 538 518.60
1 276 249	Produit des valeurs réalisables et disponibles	1 106 618.76
1 842 516	Autres produits	1 866 653.85
240 721 997	Total des produits	248 905 325.07

Bilan au 31 décembre 1959

Compte de 1958 fr.	Actif		Compte de 1959 fr.
1 984 570 181	Immobilisations		2 059 288 424 . 57
1 722 727 580	Immeubles, installations et véhicules . .	1 791 093 505 . 80	
196 962 407	Ouvrages inachevés	199 372 885 . 36	
33 269 658	Terrains acquis en vue d'extension future	37 011 295 . 41	
31 610 536	Participations	31 810 738 . —	
236 121 917	Valeurs réalisables et disponibles . . .		272 040 621 . 10
36 608 912	Caisse, comptes de chèques postaux, banques	73 183 521 . 48	
66 691 161	Débiteurs	69 496 426 . 45	
1 931 949	Titres en portefeuille	1 756 591 . 80	
130 889 895	Approvisionnements de matériel . . .	127 604 081 . 37	
540 000 000	Prêts pour l'électrification de lignes étrangères accédant à la Suisse, créan- ce contre les chemins de fer étrangers		540 000 000 . —
47 016 610	Autres actifs		56 275 295 . 27
2 807 708 708			2 927 604 340 . 94

Compte de 1958 fr.	Passif		Compte de 1959 fr.
549 747 000	Capital propre		559 647 000.—
400 000 000	Capital de dotation	400 000 000.—	
64 000 000	Réserve légale	72 000 000.—	
43 000 000	Réserve générale de construction. . .	42 400 000.—	
21 500 000	Réserve pour l'amélioration des instal- lations de trafic rail/route.	23 500 000.—	
21 247 000	Réserve pour la couverture de gros dommages	21 747 000.—	
1 629 674 868	Capital de tiers		1 721 255 627.68
1 304 936 500	Engagements à long terme	1 427 047 000.—	
324 738 368	Engagements à court terme	294 208 627.68	
540 000 000	Prêts pour l'électrification de lignes étrangères accédant à la Suisse, dette envers le Département fédéral des fi- nances et des douanes		540 000 000.—
2 851 681	Provisions		6 795 363.22
83 517 887	Autres passifs		96 479 301.43
1 917 272	Solde actif à la disposition de l'Assemblée fédérale		3 427 048.61
2 807 708 708			2 927 604 340.94

Compte des immobilisations et des amortissements pour l'année 1959

Groupe d'immobilisations	Valeur immobilisée			
	au début de l'année	Augmentation 1959	Diminution 1959	à la fin de l'année
1	2	3	4	5
	fr.	fr.	fr.	fr.
Immeubles et installations	2 868 522 159.32	79 397 804.87	12 257 136.80	2 935 662 827.39
Immobilisations du chemin de fer	2 514 181 037.37	57 781 681.47	10 397 700.—	2 561 565 018.84
Frais généraux (projets et direction des travaux, intérêts de construction)	186 928 075.83	—	895 780.—	186 032 295.83
Terrains et droits	200 257 037.55	274 259.40	51 560.—	200 479 736.95
Infrastructure:				
Ponts, viaducs et ponceaux	223 071 685.09	1 095 563.—	142 000.—	224 025 248.09
Autres ouvrages (tunnels, remblais, tranchées, ballastage) .	570 082 782.14	4 715 868.35	14 490.—	574 784 160.49
Voie de fer	510 231 346.98	21 456 518.40	6 856 270.—	524 831 595.38
Bâtiments et installations fixes:				
Bâtiments administratifs	9 914 031.46	115 000.—	—	10 029 031.46
Bâtiments du service de l'exploitation	264 694 986.33	8 948 287.70	353 370.—	273 289 904.03
Installations de gare, des ateliers d'exploitation et des ser- vices accessoires	48 455 852.37	1 243 942.58	140 040.—	49 559 754.95
Installations de la ligne de contact	174 860 515.67	2 108 963.53	380 500.—	176 588 979.20
Télécommunications et installations de sécurité	244 841 915.11	10 639 441.20	1 007 000.—	254 474 356.31
Mobilier et ustensiles	80 842 808.84	7 183 837.31	556 690.—	87 469 956.15
Usines électriques	294 793 979.57	4 728 886.85	1 125 150.—	298 397 716.42
Concessions et droits	3 328 721.83	—	—	3 328 721.83
Terrains	1 878 534.05	29 332.10	—	1 907 866.15
Installations hydrauliques et autres travaux d'infrastruc- ture	117 061 338.08	—	—	117 061 338.08
Conduites forcées, vannes	17 060 419.58	—	—	17 060 419.58
Bâtiments des usines électriques et des sous-stations . . .	31 897 988.61	538 000.—	45 500.—	32 390 488.61
Installations mécaniques et électriques des usines et sous- stations	77 980 296.16	3 090 502.90	863 650.—	80 207 149.06
Lignes de transport	42 892 190.13	984 481.—	216 000.—	43 660 671.13
Mobilier et ustensiles	2 694 491.13	86 570.85	—	2 781 061.98
Ateliers	59 547 142.38	16 887 236.55	734 286.80	75 700 092.13
Terrains	1 648 691.75	350 000.—	—	1 998 691.75
Chemins, voies	2 572 674.80	1 380 000.—	—	3 952 674.80
Bâtiments	22 801 124.03	7 993 330.90	191 317.90	30 603 137.03
Installations	14 955 913.30	4 883 790.45	403 000.35	19 436 703.40
Machines, mobilier et ustensiles	17 568 738.50	2 280 115.20	139 968.55	19 708 885.15
Véhicules	1 236 771 340.83	115 882 118.05	8 464 104.96	1 344 189 353.92
Véhicules moteurs	490 148 063.36	35 076 494.95	1 837 163.—	523 387 395.31
Voitures et fourgons	452 060 394.85	46 908 667.35	5 282 593.—	493 686 469.20
Wagons à marchandises et wagons de service	288 613 552.69	33 890 447.20	1 344 348.96	321 159 650.93
Bateaux	5 949 329.93	6 508.55	—	5 955 838.48
	4 105 293 500.15	195 279 922.92	20 721 241.76	4 279 852 181.31

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

Amortissements				Valeur au bilan				
au début de l'année	Augmentation 1959	Diminution 1959	à la fin de l'année	au début de l'année		à la fin de l'année		
6	7	8	9	10		11		
fr.	en % de la col. 2	fr.	fr.	fr.	fr.	en % de la col. 2	fr.	en % de la col. 5
1 530 539 306.98		66 518 951.—	11 018 976.80	1 586 039 281.18	1 337 982 852.34	46,6	1 349 623 546.21	46,0
1 353 042 141.81		58 211 807.—	9 494 850.—	1 401 759 098.81	1 161 138 895.56	46,2	1 159 805 920.03	45,3
133 427 907.—	1,5	2 803 921.—	490 680.—	135 741 148.—	53 500 168.83	28,6	50 291 147.83	27,0
—	—	—	—	—	200 257 037.55	100	200 479 736.95	100
110 780 083.27	1,5	3 346 075.—	91 630.—	114 034 528.27	112 291 601.82	50,3	109 990 719.82	49,1
217 312 577.15	1,0	5 700 827.—	9 210.—	223 004 194.15	352 770 204.99	61,9	351 779 966.34	61,2
423 901 218.10		21 306 940.—	6 840 200.—	438 367 958.10	86 330 128.88	16,9	86 463 637.28	16,5
305 001 218.10	3,0	15 306 940.—	6 840 200.—	313 467 958.10				
118 900 000.—	1)	6 000 000.—	—	124 900 000.—				
2 726 305.—	1,0	99 140.—	—	2 825 445.—	7 187 726.46	72,5	7 203 586.46	71,8
123 515 100.30	2,0	5 293 900.—	270 790.—	128 538 210.30	141 179 886.03	53,3	144 751 693.73	53,0
28 235 035.21	3,0	1 453 675.—	119 530.—	29 569 180.21	20 220 817.16	41,7	19 990 574.74	40,3
103 635 392.—	2,5	4 371 513.—	304 380.—	107 702 525.—	71 225 123.67	40,7	68 886 454.20	39,0
160 823 139.—	4,0	9 793 676.—	956 750.—	169 660 065.—	84 018 776.11	34,3	84 814 291.31	33,3
48 685 384.78	5,0	4 042 140.—	411 680.—	52 315 844.78	32 157 424.06	39,8	35 154 111.37	40,2
145 015 915.12		6 485 418.—	903 530.—	150 597 803.12	149 778 064.45	50,8	147 799 913.30	49,5
1 097 485.—	1,0	33 287.—	—	1 130 772.—	2 231 236.83	67,0	2 197 949.83	66,0
—	—	—	—	—	1 878 534.05	100	1 907 866.15	100
37 268 558.—	1,5	1 755 920.—	—	39 024 478.—	79 792 780.08	68,2	78 036 860.08	66,7
12 898 527.—	3,0	511 813.—	—	13 410 340.—	4 161 892.58	24,4	3 650 079.58	21,4
12 867 258.—	2,0	637 960.—	19 800.—	13 485 418.—	19 030 730.61	59,7	18 905 070.61	58,4
51 912 361.—	3,0	2 339 409.—	792 350.—	53 459 420.—	26 067 935.16	33,4	26 747 729.06	33,3
27 032 003.12	2,5	1 072 305.—	91 380.—	28 012 928.12	15 860 187.01	37,0	15 647 743.01	35,8
1 939 723.—	5,0	134 724.—	—	2 074 447.—	754 768.13	28,0	706 614.98	25,4
32 481 250.05		1 821 726.—	620 596.80	33 682 379.25	27 065 892.33	45,5	42 017 712.88	55,5
—	—	—	—	—	1 648 691.75	100	1 998 691.75	100
1 332 910.40	1,5	38 590.—	—	1 371 500.40	1 239 764.40	48,2	2 581 174.40	65,3
11 932 369.80	2,0	456 022.—	154 620.45	12 233 771.35	10 868 754.23	47,7	18 369 365.68	60,0
7 998 820.75	3,0	448 677.—	338 059.55	8 109 438.20	6 957 092.55	46,5	11 327 265.20	58,3
11 217 149.10	5,0	878 437.—	127 916.80	11 967 669.30	6 351 589.40	36,2	7 741 215.85	39,3
852 026 613.33		59 052 410.—	8 359 629.—	902 719 394.33	384 744 727.50	31,1	441 469 959.59	32,8
737 026 613.33		45 052 410.—	8 359 629.—	773 719 394.33				
115 000 000.—	1)	14 000 000.—	—	129 000 000.—				
417 568 637.—	4,0 +1)	27 405 922.—	1 831 287.—	443 143 272.—	72 579 426.36	14,8	80 244 123.31	15,3
272 217 645.—	4,0 +1)	23 182 416.—	5 282 593.—	290 117 468.—	179 842 749.85	39,8	203 569 001.20	41,2
159 640 162.—	2,5 +1)	8 315 339.—	1 245 749.—	166 709 752.—	128 973 390.69	44,7	154 449 898.93	48,1
2 600 169.33	2,5	148 733.—	—	2 748 902.33	3 349 160.60	56,3	3 206 936.15	53,8
2 382 565 920.31	3,22 2)	125 571 361.—	19 378 605.80	2 488 758 675.51	1 722 727 579.84	42,0	1 791 093 505.80	41,8

2) Taux moyen, calculé sur le total de la valeur immobilisée, sans les terrains

Développement des prestations de trafic, du compte de résultats et de l'effectif du personnel

		1938	1946	1947	1948	1949
	Prestations de trafic en millions d'unités					
1	Trafic-voyageurs: voyageurs	113,3	206,4	213,0	207,7	201,6
2	kilomètres-voyageurs	2866,7	5444,5	5658,9	5843,8	5594,3
3	Trafic-marchandises total: tonnes	13,9	16,9	18,2	18,5	16,0
4	kilomètres-tonnes-marchandises	1585,2	1702,2	1848,7	1941,5	1738,1
	Compte de résultats en millions de francs					
	Recettes de transport					
5	Trafic-voyageurs	131,9	258,2	270,0	276,6	278,3
6	Trafic-marchandises total	175,7	305,6	341,6	343,0	304,1
7	Total (5 + 6)	307,6	563,8	611,6	619,6	582,4
8	Autres produits	28,2	56,4	64,4	68,9	68,0
9	Total des produits (7 + 8)	335,8	620,2	676,0	688,5	650,4
	Rétributions du propre personnel					
10	Traitements et salaires, ainsi qu'allocations de renchérissement, indemnités de résidence, allocations pour enfants, etc.	138,0	231,2	260,1	281,4	285,0
11	Allocations supplémentaires et indemnités diverses, uniformes	9,4	17,5	20,1	20,5	21,7
12	Total (10 + 11)	147,4	248,7	280,2	301,9	306,7
	Assurances du propre personnel					
13	Contributions à la CPS, à l'AVS/AI/PG et à la CNA	24,5	25,9	31,8	34,6	39,4
14	Versements complémentaires à la CPS et allocations de renchérissement aux bénéficiaires de rentes	14,4	37,2	40,7	45,2	45,2
15	Total (13 + 14)	38,9	63,1	72,5	79,8	84,6
16	Dépenses pour main-d'œuvre étrangère à l'administration	5,6	12,7	12,1	11,9	8,9
17	Total des charges pour le personnel (12 + 15 + 16)	191,9	324,5	364,8	393,6	400,2
18	en % des charges totales	51,7%	59,5%	60,1%	60,2%	60,6%
19	Dépenses de choses et divers	33,8	96,7	118,4	138,3	136,4
20	en % des charges totales	9,1%	17,7%	19,5%	21,2%	20,7%
	Amortissements des immobilisations et frais de capitaux					
21	Amortissements des immobilisations	32,9	70,7	72,5	73,3	74,7
22	Frais de capitaux	112,4	53,9	51,2	48,3	48,8
23	Total (21 + 22)	145,3	124,6	123,7	121,6	123,5
24	en % des charges totales	39,2%	22,8%	20,4%	18,6%	18,7%
25	Charges totales (17 + 19 + 23)	371,0	545,8	606,9	653,5	660,1
26	Excédent des produits (9 - 25)	- 35,2	74,4	69,1	35,0	- 9,7
27	Charges extraordinaires	-	49,0	43,7	20,0	30,1
28	Bénéfice net de l'année (26 - 27)	- 35,2	25,4	25,4	15,0	- 39,8
29	Versement à la réserve légale	-	9,4	9,4	8,0	-
30	Versement d'un intérêt au capital de dotation	-	16,0	16,0	7,0	-
	Effectif du personnel nombre d'hommes (moyenne annuelle)					
31	Propre personnel des CFF	28 476	34 572	36 377	37 910	37 666
32	Ouvriers d'entrepreneur	1 300	1 900	1 700	1 640	1 175
33	Total (31 + 32)	29 776	36 472	38 077	39 550	38 841
	Observations page 82					

1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	
193,9	201,1	206,4	203,5	204,5	208,4	212,5	219,3	221,6	223,2	1
5615,7	5832,6	6012,0	6047,9	6102,1	6273,1	6422,7	6732,3	6912,4	6996,1	2
18,0	21,3	19,4	19,4	21,0	23,5	25,3	26,0	24,2	25,8	3
2084,1	2507,4	2296,7	2466,7	2677,9	3061,4	3295,5	3477,9	3267,1	3536,9	4
263,8	274,3	299,8	304,2	305,1	315,1	326,6	342,4	348,9	360,3	5
325,9	382,9	370,9	382,9	413,5	457,2	486,4	517,6	481,9	518,8	6
589,7	657,2	670,7	687,1	718,6	772,3	813,0	860,0	830,8	879,1	7
59,5	67,2	70,3	70,8	74,4	78,8	85,8	89,7	92,1	93,2	8
649,2	724,4	741,0	757,9	793,0	851,1	898,8	949,7	922,9	972,3	9
288,5	304,6	311,7	319,7	327,9	338,1	368,2	388,2	404,8	430,7	10
21,3	21,9	23,5	24,1	25,0	26,7	28,4	31,3	31,4	30,8	11
309,8	326,5	335,2	343,8	352,9	364,8	396,6	419,5	436,2	461,5	12
38,8	34,8	37,6	42,7	37,4	40,8	69,4	43,8	45,1	58,6	13
45,4	47,6	47,1	47,0	46,9	47,0	43,2	45,8	48,3	50,8	14
84,2	82,4	84,7	89,7	84,3	87,8	112,6	89,6	93,4	109,4	15
7,3	9,2	10,2	10,5	10,3	10,7	12,0	13,3	12,3	11,8	16
401,3	418,1	430,1	444,0	447,5	463,3	521,2	522,4	541,9	582,7	17
62,0%	60,2%	60,7%	60,9%	60,6%	60,9%	61,3%	59,7%	59,8%	61,0%	18
118,5	122,1	125,2	131,5	137,6	142,5	158,9	180,7	192,3	196,9	19
18,3%	17,6%	17,7%	18,0%	18,6%	18,7%	18,7%	20,7%	21,2%	20,6%	20
76,5	103,9	104,1	105,0	106,6	108,1	123,6	125,1	125,5	126,9	21
51,3	50,3	49,5	48,7	47,3	47,2	46,9	46,5	46,5	48,3	22
127,8	154,2	153,6	153,7	153,9	155,3	170,5	171,6	172,0	175,2	23
19,7%	22,2%	21,6%	21,1%	20,8%	20,4%	20,0%	19,6%	19,0%	18,4%	24
647,6	694,4	708,9	729,2	739,0	761,1	850,6	874,7	906,2	954,8	25
1,6	30,0	32,1	28,7	54,0	90,0	48,2	75,0	16,7	17,5	26
1,6	22,0	24,0	20,0	45,3	66,0	24,5	51,0	8,0	8,0	27
—	8,0	8,1	8,7	8,7	24,0	23,7	24,0	8,7	9,5	28
—	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	29
—	—	—	—	—	16,0	16,0	16,0	—	—	30
36 904	37 096	37 507	37 430	37 483	37 709	38 384	39 079	39 517	39 564	31
912	1 185	1 193	1 226	1 243	1 244	1 261	1 376	1 152	1 087	32
37 816	38 282	38 700	38 656	38 726	38 953	39 645	40 455	40 669	40 651	33

Observations concernant le tableau précédent
« Développement des prestations de trafic, du compte de résultats
et de l'effectif du personnel »

Généralités

Dans ce tableau, les charges du compte de résultats, donc du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes, sont indiquées par genre et comparées au total des produits. Les débits et crédits internes provenant des mouvements entre les comptes des différents services, ainsi que les éléments de frais calculés, n'ont pas été pris en considération. Pour cette raison, ni le total des charges, ni le total des produits ne peuvent être comparés purement et simplement aux montants figurant dans le compte d'exploitation et le compte de profits et pertes.

Observations relatives aux différents articles

8 Autres produits

Ceux-ci comprennent les divers produits du compte d'exploitation, les produits selon le compte de profits et pertes, de même que les crédits pour fournitures et prestations à la charge de différents comptes de résultats et de bilan.

17 Charges pour le personnel

Elles contiennent les charges pour l'ensemble du personnel, quand bien même une partie des prestations de travail concerne également le compte des immobilisations et d'autres comptes de bilan. Cette part, qui ne saurait être déterminée avec précision, est cependant minime; aussi peut-elle être négligée dans le cadre du présent aperçu. Elle influe sur les dépenses de choses, qui, dans la même proportion, sont moins élevées.

19 Dépenses de choses et divers

Cet article comprend les dépenses de choses à la charge du compte d'exploitation, ainsi que les dépenses à la charge du compte de profits et pertes qui ne sont pas spécialement mentionnées dans le présent aperçu. De plus, il est influencé par le décalage dont parle le chiffre 17.

27 Charges extraordinaires

Ici sont groupés en général les annuités, amortissements et provisions, qui dépendent du résultat annuel, comme par exemple l'annuité destinée à couvrir les amortissements arriérés des groupes d'immobilisations «Frais généraux» et «Infrastructure» des années 1947 à 1955, les amortissements faits par mesure de prévoyance sur les réserves de matériel, la provision pour l'amélioration des installations rail/route, etc.

28 Bénéfice net de l'année

La perte nette de 1938 avait été reportée à nouveau. Celle de 1949 avait été couverte par la réserve légale (26,8 millions) et par la Confédération (13 millions de francs).

32 Ouvriers d'entrepreneur

Les effectifs de 1938, 1946 et 1947 ont été déterminés par approximation, de même que les dépenses correspondant à la main-d'œuvre étrangère à l'administration (ch. 16).