

Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1956)

Rubrik: 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: 15.01.2026

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

Comptes

Aperçu du compte de résultats

Le compte de résultats, comprenant le compte d'exploitation et le compte de profits et pertes, se présente pour l'essentiel comme il suit, par rapport à 1955:

	1955	1956	Différence 1955/1956
	Millions de francs		
Recettes de transport:			
Trafic - voyageurs	315,1	326,6	+ 11,5
Trafic - marchandises total	457,2	486,4	+ 29,2
Total	772,3	813	+ 40,7
Divers produits d'exploitation	67,1	72,5	+ 5,4
Total des produits d'exploitation	839,4	885,5	+ 46,1
Charges d'exploitation	569,4	648,1	+ 78,7
Excédent d'exploitation	270	237,4	— 32,6
Charges nettes du compte de profits et pertes	180	189,2	+ 9,2
Excédent des produits	90	48,2	— 41,8
Couverture de l'insuffisance d'amortissements	60	—	— 60
Amortissements extraordinaires sur les réserves de matériel	—	10	+ 10
Amortissement du solde des frais d'émission et de conversion des emprunts	—	4,5	+ 4,5
Provision pour l'amélioration des installations de trafic rail/route	6	10	+ 4
Bénéfice net de l'exercice	24	23,7	— 0,3
Solde actif de l'année précédente	1,5	1,5	—
Versement à la réserve légale	8	8	—
Intérêts du capital de dotation	16	16	—
Solde actif à disposition de l'Assemblée fédérale	1,5	1,2	— 0,3

Le compte de résultats de 1956 enregistre de nouveaux chiffres records, qu'il s'agisse des produits ou des charges. Contrairement aux années précédentes, les dépenses se sont accrues dans une proportion sensiblement plus forte que les produits. Malgré le développement réjouissant du trafic, l'excédent des produits est de 41,8 millions de francs inférieur à celui de l'année précédente. Il convient de souligner toutefois que, par suite du relèvement des traitements et salaires prévu par l'arrêté fédéral du 21 mars 1956, l'exercice 1956 a été grevé d'un versement unique de plus de 20 millions de francs à la caisse de pensions et de secours, afin de compenser l'augmentation du déficit technique provenant de l'accroissement du gain assuré. De plus, les amortissements supplémentaires sur les véhicules ont été accrus. Dans la mesure où il peut être comparé, l'excédent des produits ne se trouve ainsi que d'environ 10 millions de francs inférieur au résultat de l'année précédente.

L'excédent des produits, 48,2 millions de francs, permet d'effectuer, par mesure de prévoyance, un amortissement de 10 millions de francs sur les réserves de matériel, ainsi que de couvrir la dernière non-valeur figurant encore au bilan, savoir le solde des frais d'émission et de conversion des emprunts (4,5 millions de francs). En outre, la provision pour l'amélioration des installations rail/route a été dotée d'un nouveau montant de 10 millions de francs. Comme les années précédentes, nous avons versé 8 millions de francs à la réserve légale et affecté 16 millions de francs au service des intérêts à 4 % du capital de dotation. Il reste encore, après cela, un solde actif de 1,2 million de francs, qui est mis à la disposition de l'Assemblée fédérale selon l'art. 16¹ de la loi sur les CFF.

Les chiffres de la récapitulation des charges et des produits du compte de résultats, tels que nous les avons publiés ces dernières années, ont été repris dans le nouveau tableau sur le développement des prestations de trafic, du compte de résultats et de l'effectif du personnel (pages 80/81); aussi pouvons-nous renoncer à le reproduire dans le présent aperçu.

Charges pour le personnel

Comme nous l'avons fait jusqu'ici, nous commentons les charges pour le personnel avant de présenter les comptes, parce qu'elles se rapportent à l'effectif global du personnel, quel que soit le compte au débit duquel le travail a été effectué. Au surplus, les charges pour le personnel constituent de loin la dépense la plus lourde des Chemins de fer fédéraux. Par rapport à l'année précédente et au budget, elles se décomposent comme il suit:

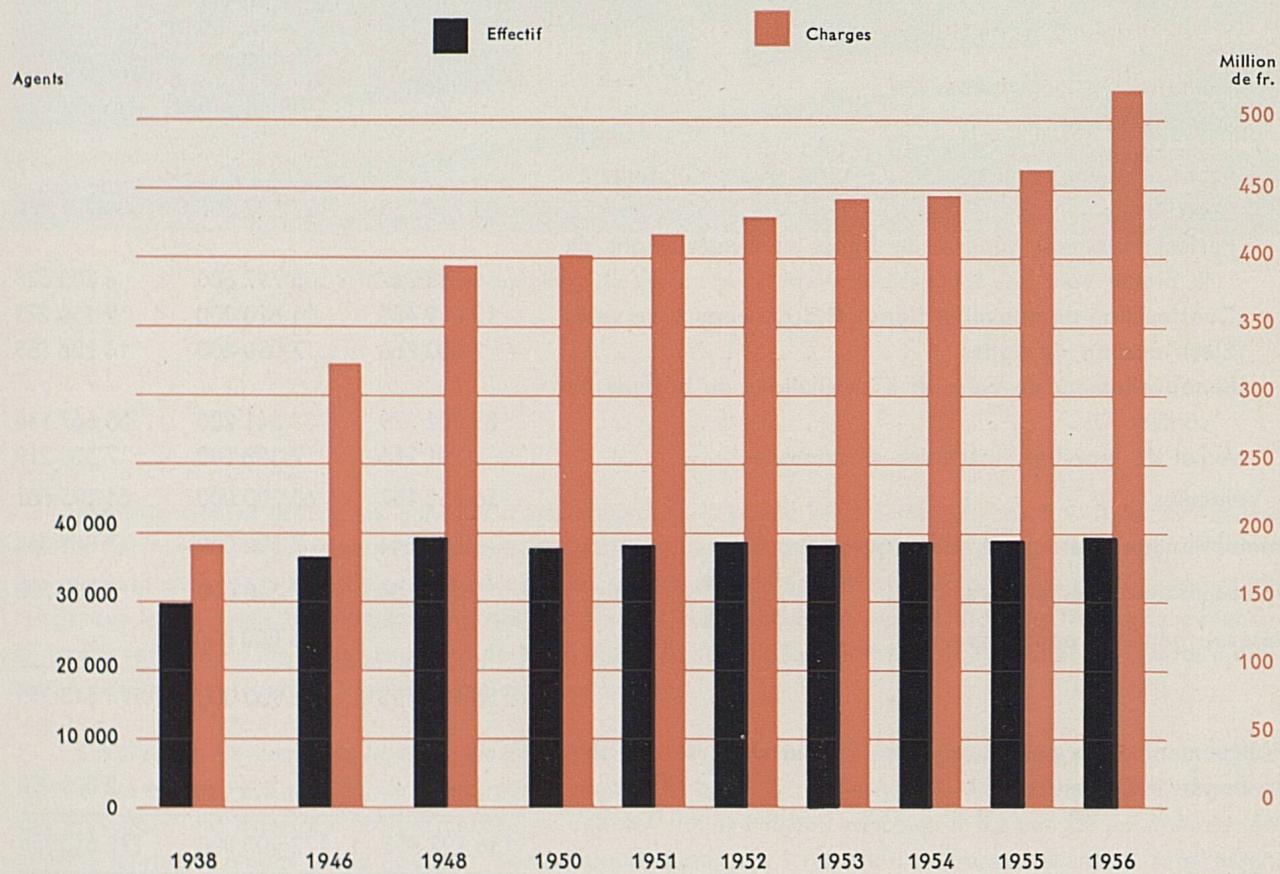
	Compte de 1955 fr.	Budget de 1956 fr.	Compte de 1956 fr.
Traitements et salaires	302 573 656	305 668 800	325 687 741
Allocations de renchérissement	16 937 616	17 091 000	23 575 078
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Indemnités de résidence	319 511 272	322 759 800	349 262 819
Allocations et suppléments pour enfants	9 856 782	9 933 500	10 027 886
Autres éléments des traitements et salaires	9 611 336	9 515 200	10 311 559
Total des traitements et salaires, y compris les éléments s'y rapportant	2 472 418	2 122 000	2 189 647
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Allocations supplémentaires du personnel roulant	341 451 808	344 330 500	371 791 911
Indemnités pour service de nuit	9 028 562	8 880 400	10 333 420
Indemnités pour voyages de service et occupation hors de la résidence	6 716 542	6 423 900	7 353 132
Indemnités diverses	4 393 877	4 382 600	4 909 811
Uniformes	2 203 307	1 279 800	1 300 310
Contributions à la caisse de pensions et de secours (CPS).	4 130 055	3 687 500	4 235 865
Versement unique à la CPS pour l'augmentation du gain assuré	20 416 884	20 551 100	23 417 050
Contributions à l'AVS	6 627 008	5 000 000	31 381 386
Assurance-accidents	6 731 020	6 847 300	7 341 123
Autres dépenses pour le personnel	7 455 298	7 219 900	7 649 147
	462 902	482 200	504 095
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Participations de tiers aux dépenses du personnel, participations aux primes de l'assurance-accidents	409 617 263	409 085 200	470 217 250
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Dépenses pour le propre personnel	—3 971 209	—3 728 000	—4 195 429
Dépenses pour main-d'œuvre étrangère à l'administration	405 646 054	405 357 200	466 021 821
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Dépenses à la charge du compte de profits et pertes:	10 738 922	9 219 600	12 015 467
Versements complémentaires à la CPS	416 384 976	414 576 800	478 037 288
Allocations de renchérissement versées aux pensionnés	25 607 731	25 628 000	24 003 543
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Total des dépenses pour le personnel	21 345 706	20 700 000	19 176 654
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	463 338 413	460 904 800	521 217 485

L'augmentation des charges, par rapport au compte 1955, découle des facteurs énumérés ci-après:

	En millions de francs
Relèvement des traitements et salaires selon l'arrêté fédéral du 21 mars 1956 (augmentation du gain réel)	+ 20,1
Accroissement de la rétribution moyenne découlant du nouveau règlement sur les nominations et les promotions	+ 1,7
Versements uniques à la caisse de pensions et de secours pour compenser l'insuffisance de la réserve mathématique provenant de l'augmentation du gain assuré	+ 24,8
	<hr/>
à reporter	+ 46,6

	En millions de francs
report	+ 46,6
Allocations de renchérissement	
— Augmentation des allocations de renchérissement de 5,5 à 7 %, du minimum garanti de 400 à 560 francs pour les mariés et de 330 à 490 francs pour les célibataires, ainsi que des suppléments pour enfants de 24 à 30 francs par enfant, selon arrêté fédéral du 20 décembre 1955	+ 5,9
— Création d'un fonds de stabilisation selon le même arrêté fédéral, pour permettre d'incorporer plus facilement, par la suite, les allocations de renchérissement dans le gain assuré auprès de la CPS	+ 1,6
— Octroi d'une allocation de renchérissement de 5 % sur les indemnités pour service de nuit et pour voyages de service	+ 0,4
Augmentation de l'effectif du propre personnel	+ 5,8
Augmentation des salaires de la main-d'œuvre étrangère à l'administration	+ 1,2
Disparition de l'amortissement du surcroît de charges de la réserve mathématique pour les agents pensionnés pendant les années 1949-1952 (nouveau régime), qui figurait, la dernière fois en 1955, dans les versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours	— 1,6
Augmentation des allocations de renchérissement supplémentaires versées aux pensionnaires selon l'ancien régime et des allocations de renchérissement aux pensionnaires selon le nouveau régime (arrêté fédéral du 20 décembre 1955)	+ 2,0
Diminution des allocations de renchérissement aux pensionnaires selon l'ancien régime, à la suite du recul normal de l'effectif, ainsi que de l'imputation des rentes AVS (arrêtés du Conseil fédéral des 30 décembre 1955 et 22 juin 1956)	— 4,2
Divers	+ 0,2
Total	<u>+ 57,9</u>

Effectif et charges de personnel
1938, 1946, 1948 et 1950-1956



Nous renonçons à expliquer les écarts des différents articles des charges par rapport aux chiffres du budget, étant donné que ni l'augmentation du gain réel ni l'augmentation des allocations de renchérissement ne pouvaient être prises en considération dans le budget. Ces charges, qui ont été connues après l'élaboration du budget seulement, dépassent 50 millions de francs et gênent sensiblement la comparabilité entre le budget et les comptes.

La participation de tiers aux dépenses de personnel comprend les indemnités de chômage de la CNA, les rentes de la CNA et de l'assurance militaire, les allocations pour perte de gain en cas de service militaire, la participation du personnel à l'assurance contre les accidents non professionnels et autres.

Les versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours représentent les intérêts (20,9 millions de francs) à servir par les Chemins de fer fédéraux sur le déficit de la réserve mathématique, ainsi que la différence (3,1 millions de francs) entre l'intérêt effectif et l'intérêt de 4 %, garanti par les statuts, sur les avoirs de la caisse qui gèrent les Chemins de fer fédéraux.

Sur les allocations de renchérissement aux pensionnaires, 12,9 millions de francs concernent les allocations ordinaires aux pensionnaires selon l'ancien régime et 6,3 millions de francs les allocations de renchérissement supplémentaires.

Pour l'effectif du personnel en rapport avec ces charges, nous vous renvoyons au tableau de la page 21.

Compte de construction

(Pages 70/71)

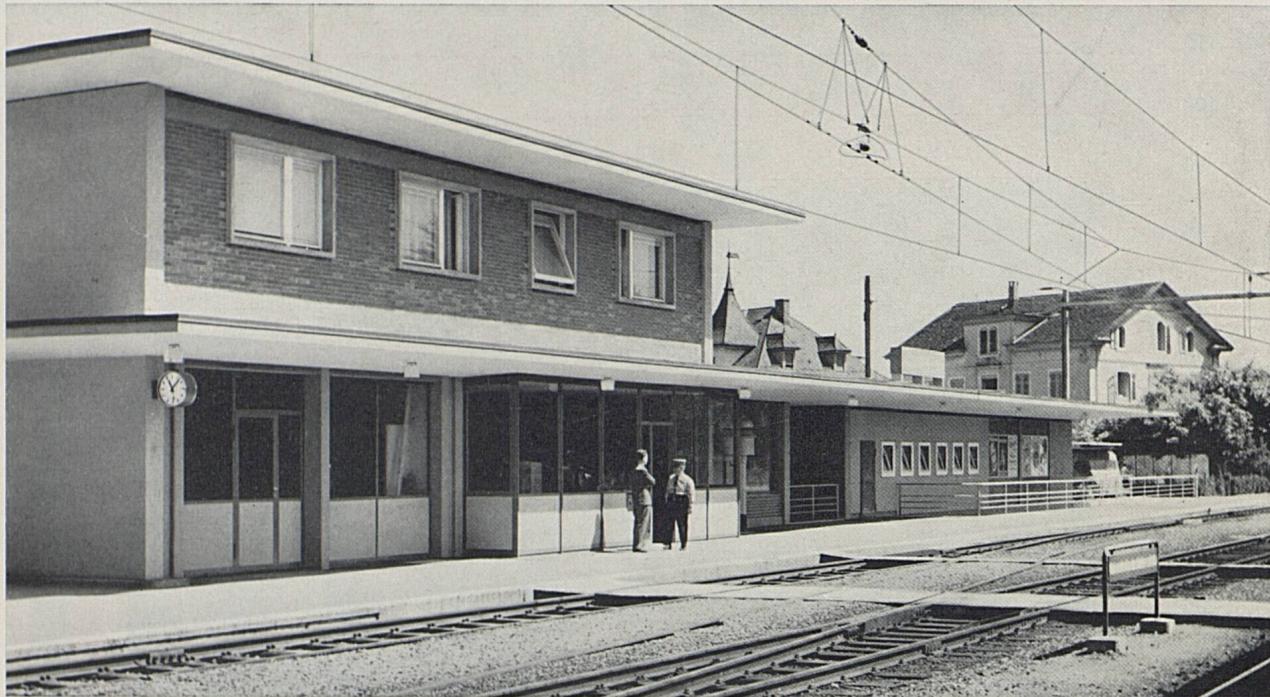
Dans l'ensemble, le programme de construction prévu au budget a pu être observé. A part quelques rares exceptions, toutes les constructions et acquisitions importantes énumérées dans l'appendice au budget ont été entreprises.

Les dépenses effectives (172,6 millions de francs) correspondent à peu près aux prévisions budgétaires (172,9 millions de francs). Elles se répartissent comme il suit entre les différents chapitres:

	Compte de 1955 fr.	Budget de 1956 fr.	Compte de 1956 fr.
Immobilisations du chemin de fer			
Immeubles et installations			
Transformation et extension de gares et de bâtiments de service	25 234 755	27 537 300	30 285 981
Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie	6 083 747	5 797 600	4 203 627
Construction de nouvelles lignes et doublements de voies	12 449 481	11 610 000	9 150 273
Electrification de lignes	2 830 766	7 050 800	14 226 163
Renouvellement de voies et d'installations de la ligne de contact	35 302 379	33 541 200	35 667 186
Achat de mobilier, machines et ustensiles	5 291 211	7 323 100	7 530 219
Véhicules	56 750 182	60 200 000	61 195 681
Immobilisations des usines électriques	6 617 044	7 500 000	7 081 843
Immobilisations des ateliers	5 633 188	7 340 000	5 302 782
Réserve générale pour imprévu	—	5 000 000	—
	156 192 753	172 900 000	174 643 755
Prélèvement sur la provision pour l'amélioration des installations de trafic rail/route	—	—	— 2 000 000
	156 192 753	172 900 000	172 643 755

Les écarts les plus importants entre les dépenses évaluées et les dépenses effectives s'expliquent de la façon suivante:

Transformation et extension de gares et de bâtiments de service: Le dépassement de 2,8 millions de francs provient de la construction non prévue au budget d'un silo à céréales à Wil. L'Administration fédérale des blés voudrait pouvoir disposer de ce silo pour la récolte de 1958. Il a donc fallu mettre immédiatement les travaux en chantier, ce qui a occasionné, pour l'exercice, une dépense de 2,9 millions de francs. Les travaux en cours depuis 1953 pour l'extension de la gare de Buchs (SG) ont pu être plus poussés qu'il n'était primitivement prévu, ce qui a entraîné une dépense supplémentaire d'un million de francs environ. Mais ce dépassement a été presque entièrement compensé par les économies dues au fait que l'épuration définitive du projet de modification des voies et d'installation d'un nouvel enclenchement électrique à l'est de la gare de Bâle a duré plus longtemps qu'il n'était prévu et que les travaux ont pu débuter seulement vers la fin de l'année.



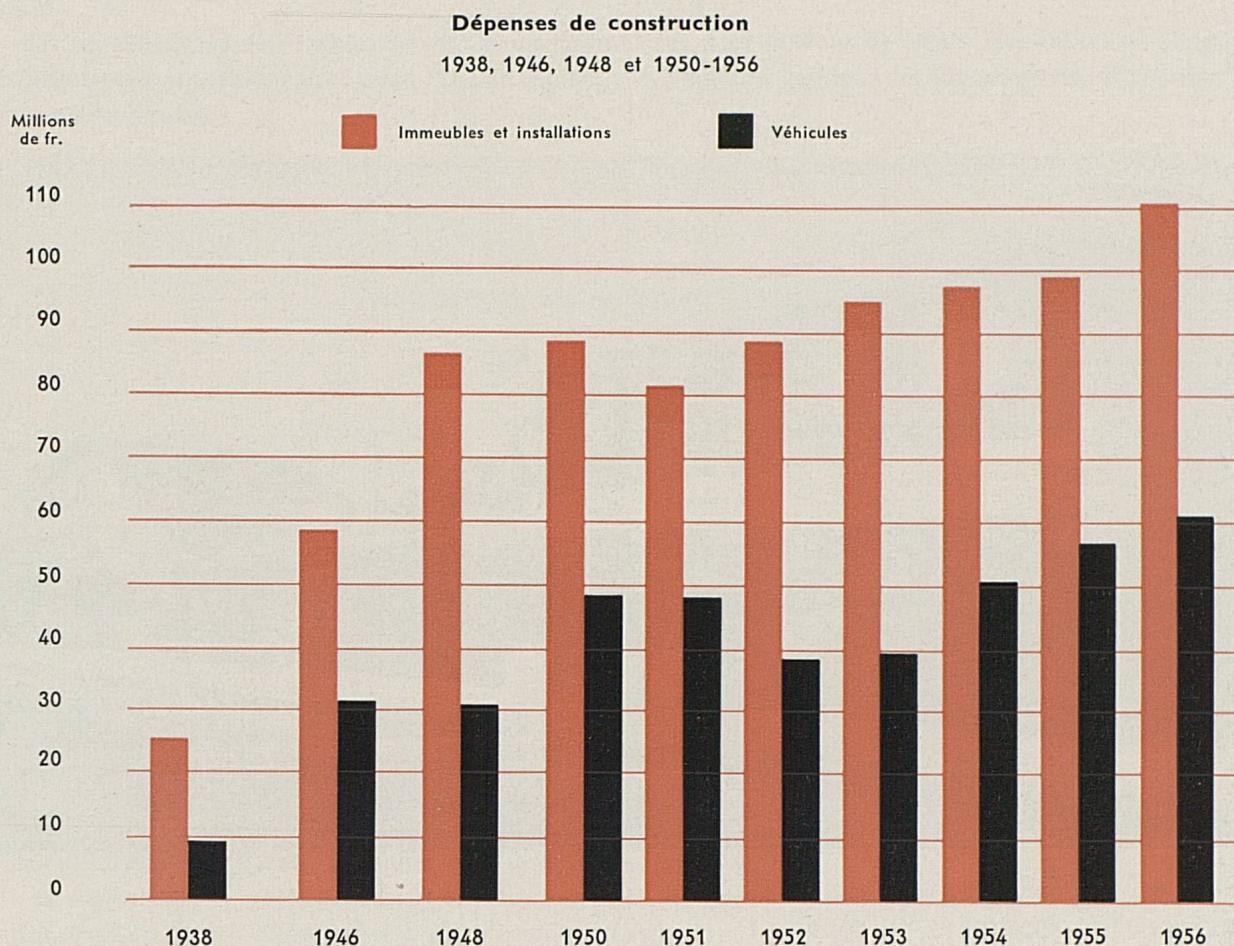
Le bâtiment aux voyageurs de Lachen qui a été terminé en 1956

Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie: Si les dépenses sont restées de 1,6 million de francs inférieures aux prévisions budgétaires, c'est dû, pour 0,9 million, aux retards apportés dans la réalisation du programme de pose du block de ligne et de la téléphonie multiple par courants porteurs, en raison des longs délais de livraison imposés par les fabricants spécialisés. 0,5 million de francs de dépenses en moins concernent les transformations de ponts sur la ligne du Saint-Gothard, qui ont subi des retards d'exécution ou dont les dépenses n'ont pas atteint les prévisions.

Construction de nouvelles lignes et doublements de voies: Sur les 2,5 millions de francs d'économies par rapport au budget, 0,8 million de francs concernent le tronçon Zurich—Meilen—Rapperswil. Contrairement aux prévisions, les travaux n'ont pas encore pu débuter sur ce tronçon parce qu'il n'a pas été possible de terminer à temps les études sur le nouveau mode d'exploitation. Les 1,7 million de francs restants se répartissent

entre toute une série de doublements de voies en cours d'exécution, qui ont subi de petits retards soit en raison des pourparlers encore en suspens avec des cantons et des communes, soit pour d'autres motifs.

Electrification de lignes : Ce chapitre accuse un dépassement de 7,2 millions de francs au regard du budget. Cela provient de ce que les travaux d'électrification sur les tronçons frontaliers de La Plaine—Genève et de Vallorbe—frontière, ainsi que dans la gare frontière de Bâle (côté SNCF), ont été sensiblement activés. C'était là une nécessité qu'imposaient les délais fixés d'un commun accord avec les chemins de fer de l'Etat français pour la mise en service de la traction électrique.

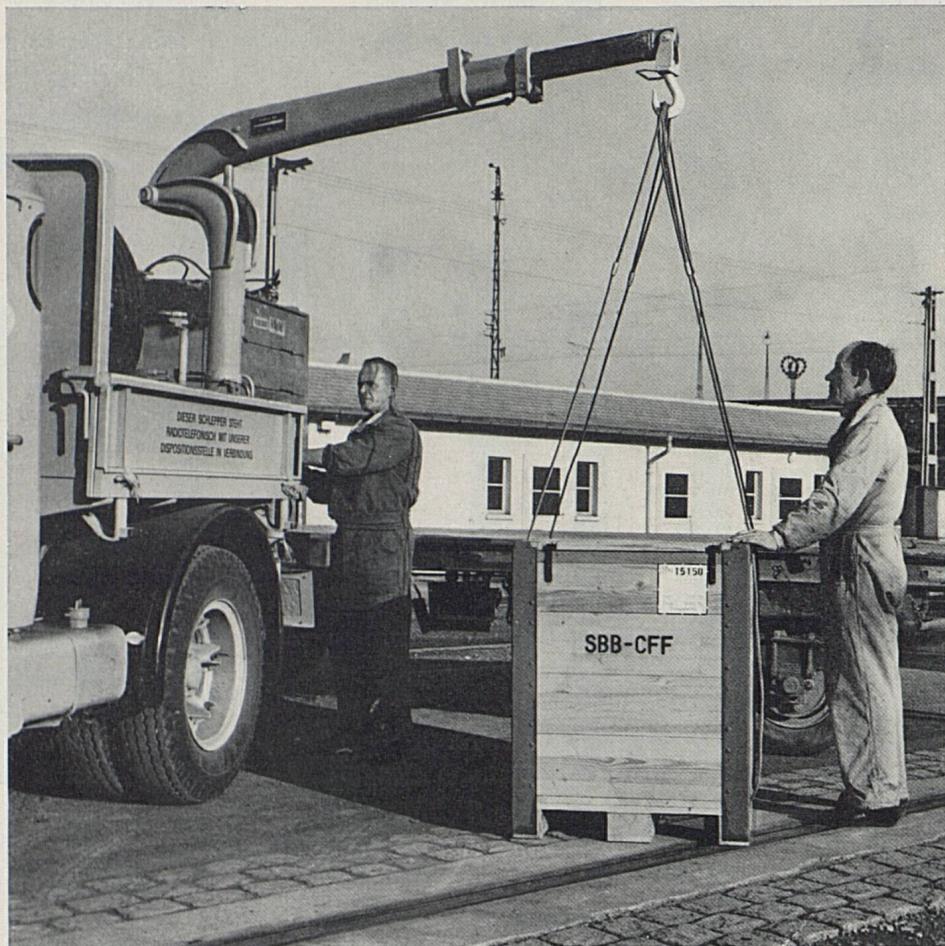


Renouvellement de voies et d'installations de la ligne de contact : Si les dépenses annuelles budgétées ont été dépassées de 2,1 millions de francs, c'est qu'en plus du programme de renouvellement, il a fallu renouveler environ 13 km de voies en mauvais état.

Immobilisation des ateliers : Sur l'écart en moins de 2,0 millions de francs par rapport au budget, 0,8 million de francs concernent le nouvel atelier de la superstructure à Hägendorf. En raison principalement des mauvaises conditions atmosphériques, il n'a en effet pas été possible de combler le retard de construction que, en 1955, les difficultés d'acquisition des terrains avaient occasionné. Les 1,2 million de francs restants se répartissent sur toute une série d'autres constructions et acquisitions, qui, par suite des difficultés de livraison ou d'autres motifs, n'ont pas pu avancer dans la mesure prévue.

Des sommes non négligeables sont affectées aux suppressions de passages à niveau (voir page 32). Durant l'exercice, 25 passages inférieurs ou supérieurs de routes étaient en construction, les CFF participant aux frais pour 4,2 millions de francs, dont 3,4 millions de francs étaient dépensés à fin 1956. De plus, les Chemins de fer fédéraux ont consacré 500 000 francs à l'amélioration des installations de sécurité aux passages à niveau existants. La suppression de passages à niveau ne peut qu'être insuffisamment prise en considération dans le budget, parce que l'établissement des plans et l'exécution des travaux dépendent largement des cantons et des communes, qui ont le droit de souveraineté sur les routes. Pour compenser la charge imprévue du budget de construction, il a été prélevé 2 millions de francs sur la provision créée pour l'amélioration des installations de trafic rail/route.

Le financement des dépenses de construction n'a de nouveau pas pu être entièrement assuré par les amortissements de l'exercice, ce qui n'était pas arrivé depuis des années. Aux dépenses actives de 142,1 millions de francs s'opposent des amortissements sur les immeubles, installations et véhicules, ainsi que des produits provenant des suppressions s'élevant à 122,9 millions de francs. Les 19,2 millions de francs de différence sont couverts par les fonds provenant d'amortissements qui n'ont pas été réemployés les années précédentes. Comme d'habitude, les dépenses de construction non actives (30,5 millions de francs) sont comprises dans les charges du compte d'exploitation et ne grèvent donc pas les fonds provenant des amortissements.



La box-palette CFF facilite le transbordement des marchandises

Compte d'exploitation

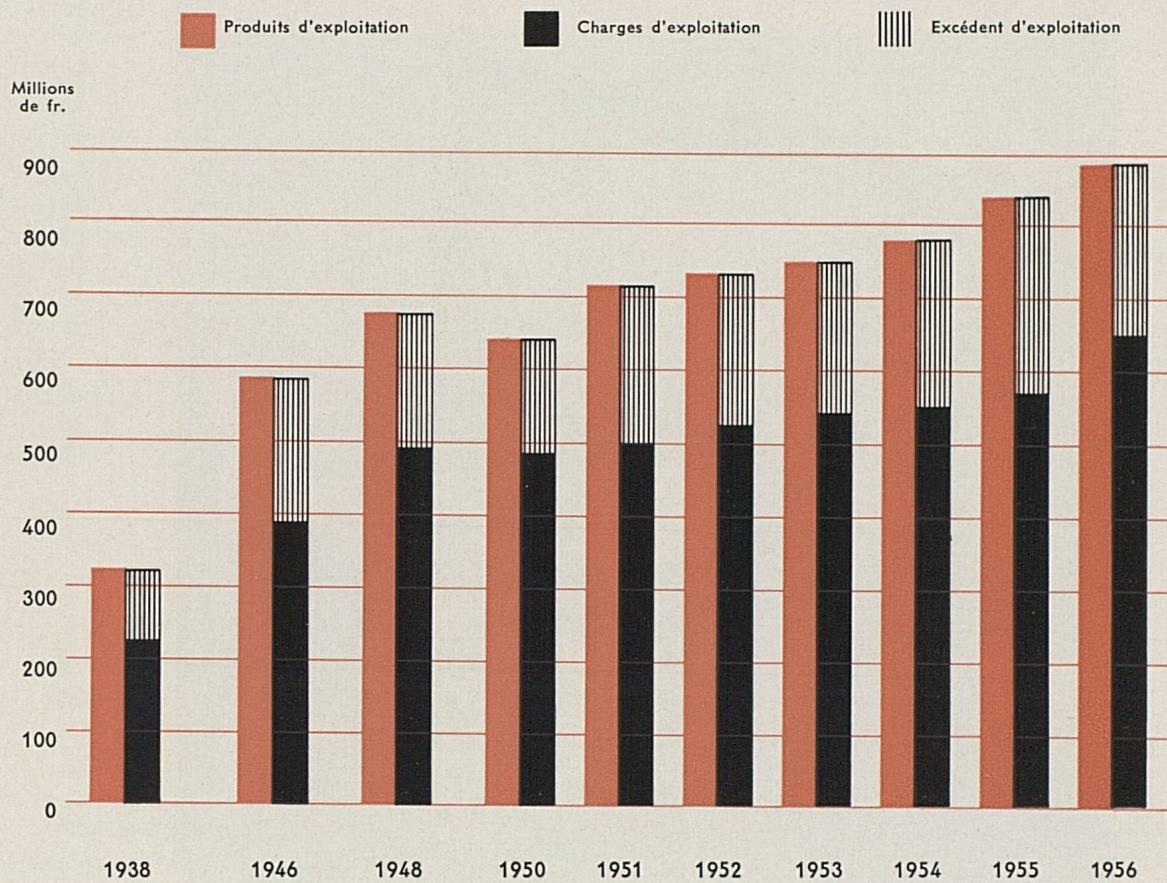
(Pages 72/73)

Pour les années 1954-1956, le compte d'exploitation se présente comme il suit :

	Compte de 1954		Compte de 1955		Compte de 1956	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Produits	782 043 013	100	839 394 372	100	885 544 949	100
Charges	547 254 972	70	569 443 173	67,8	648 102 814	73,2
Excédent	234 788 041	30	269 951 199	32,2	237 442 135	26,8

Compte d'exploitation

1938, 1946, 1948 et 1950-1956



Les *produits d'exploitation* dépassent de 46,2 millions de francs, ou 5,5 %, ceux de l'année précédente. Cependant, les *charges d'exploitation* se sont accrues plus fortement encore; elles ont en effet augmenté de 78,7 millions de francs, ou 13,8 %. L'*excédent d'exploitation* accuse de ce fait un recul de 32,5 millions de francs, ou 12 %, tout en restant le plus élevé, à une exception près, de ceux qui ont été réalisés jusqu'à ce jour par les Chemins de fer fédéraux.

Produits d'exploitation

Les recettes de transport, facteur le plus important des produits, ont évolué comme il suit depuis 1954:

	Compte de 1954		Compte de 1955		Compte de 1956	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Trafic-voyageurs	305 109 668	42,5	315 084 951	40,8	326 625 322	40,2
Trafic-marchandises	413 473 090	57,5	457 234 018	59,2	486 363 375	59,8
Transport des bagages et colis express	25 732 998	3,6	27 552 764	3,6	30 193 098	3,7
Transports postaux	29 926 003	4,1	30 103 798	3,9	30 670 066	3,8
Transport des animaux	7 031 240	1,0	7 571 646	1,0	6 791 685	0,8
Transport des marchandises	350 782 849	48,8	392 005 810	50,7	418 708 526	51,5
	718 582 758	100	772 318 969	100	812 988 697	100

L'accroissement des recettes de 40,7 millions de francs, ou 5,3 %, par rapport au chiffre de l'année précédente, provient de tous les genres de trafic, à l'exception toutefois du transport des animaux. Le développement du trafic ressort du chapitre consacré au trafic et à l'exploitation (pages 1-17). Les recettes de transport totales dépassent pour la première fois 800 millions et les recettes provenant du transport des marchandises, 400 millions de francs.

Les produits divers se décomposent en:	Compte de 1954	Compte de 1955	Compte de 1956
	fr.	fr.	fr.
Indemnités des chemins de fer étrangers et d'autres tiers pour prestations d'exploitation	18 941 283	19 124 704	20 805 545
Recettes de fermages et locations	26 246 401	27 510 205	28 541 258
Produits divers	18 272 571	20 440 494	23 209 449
	63 460 255	67 075 403	72 556 252

Les produits divers sont de 5,5 millions de francs plus élevés qu'en 1955. Ce sont surtout les indemnités encaissées pour les prestations des gares communes, ainsi que des trains et de la traction, les produits des exploitations affermées et les recettes provenant de travaux exécutés pour des tiers qui participent à cette amélioration, en raison de l'accroissement du trafic, des frais et du chiffre d'affaires.

Charges d'exploitation

Pour les raisons précitées, nous renonçons ici aussi à expliquer les écarts entre les divers postes des charges et les chiffres du budget. Le manque de comparabilité entre le budget et le compte se retrouve également dans les charges d'exploitation. Pour ce qui concerne l'évolution des charges pour le personnel, nous vous renvoyons à ce que nous avons dit dans le chapitre consacré à ces charges (pages 54-56).

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

	Compte de 1955		Budget de 1956		Compte de 1956	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Administration	35 791 024	6,3	37 843 200	6,7	42 252 803	6,5
Exploitation	518 444 270	91,0	517 209 500	91,2	586 053 169	90,4
Direction et charges générales . . .	26 120 834	4,6	24 927 400	4,4	29 418 024	4,5
Prestations d'exploitation	334 447 206	58,7	329 676 700	58,1	385 314 935	59,5
Entretien	157 876 230	27,7	162 605 400	28,7	171 320 210	26,4
Divers	15 207 879	2,7	12 202 300	2,1	19 796 842	3,1
	569 443 173	100	567 255 000	100	648 102 814	100

Le surcroît de charges d'exploitation, 78,7 millions de francs ou 13,8 %, par rapport à l'année précédente, concerne pour 61,7 millions les frais de personnel et pour 17 millions les autres éléments de dépenses.

Les charges d'administration comprennent les frais du Conseil d'administration, de la Direction, de toutes les divisions de la Direction générale, ainsi que des divisions administratives des arrondissements. En plus des frais de personnel, ce sont surtout les dépenses de publicité (+ 0,8 million de francs), les commissions sur la vente de billets (+ 0,5 million de francs) et les frais de magasinage de l'économat qui ont augmenté.

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

	Compte de 1955 fr.	Budget de 1956 fr.	Compte de 1956 fr.
Direction du service des travaux (divisions des travaux des arrondissements, bureaux des ingénieurs de section, bureaux de construction)	7 026 135	6 711 200	8 137 657
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) . .	5 015 046	4 883 900	5 715 580
Direction du service de la traction (divisions de la traction des arrondissements)	1 128 952	1 048 600	1 323 137
Fermages et locations (pour des sections de lignes, véhicules, etc.)	8 594 988	8 354 800	9 886 799
Service assuré par des compagnies de chemins de fer étrangères ou d'autres tiers (communautés, service des trains et de traction)	4 355 713	3 928 900	4 354 851
	26 120 834	24 927 400	29 418 024

L'accroissement des dépenses pour fermages et locations découle du fait que les wagons étrangers ont été plus fortement mis à contribution que par le passé, par suite de l'importance du trafic d'importation et de transit et de l'insuffisance de notre parc.

	Compte de 1955 fr.	Budget de 1956 fr.	Compte de 1956 fr.
Surveillance de la voie	9 475 590	9 261 100	11 357 334
Service des gares.	190 244 621	186 198 800	216 663 698
Accompagnement des trains	41 392 784	41 231 700	48 761 422
Traction	92 308 706	92 102 100	107 335 146
Service des bateaux sur le lac de Constance	1 025 505	883 000	1 197 335
	334 447 206	329 676 700	385 314 935

L'augmentation de dépenses de 50,9 millions de francs par rapport à l'année précédente provient partiellement du surplus de charges pour la consommation de courant de traction (+ 3,4 millions) et pour l'acquisition de carburants solides et liquides (+ 2,3 millions), mais principalement de l'accroissement des frais de personnel.

	Compte de 1955 fr.	Budget de 1956 fr.	Compte de 1956 fr.
Personnel des locomotives.	47 068 491	47 102 900	55 055 010
Courant de traction	29 343 776	30 807 000	32 781 562
Carburants solides et liquides	7 097 353	5 230 000	9 397 075
Autres frais du service des locomotives	618 191	551 700	608 371
Service de dépôt	4 758 902	4 975 300	5 400 912
Service des visiteurs	3 421 993	3 435 200	4 092 216
	92 308 706	92 102 100	107 335 146

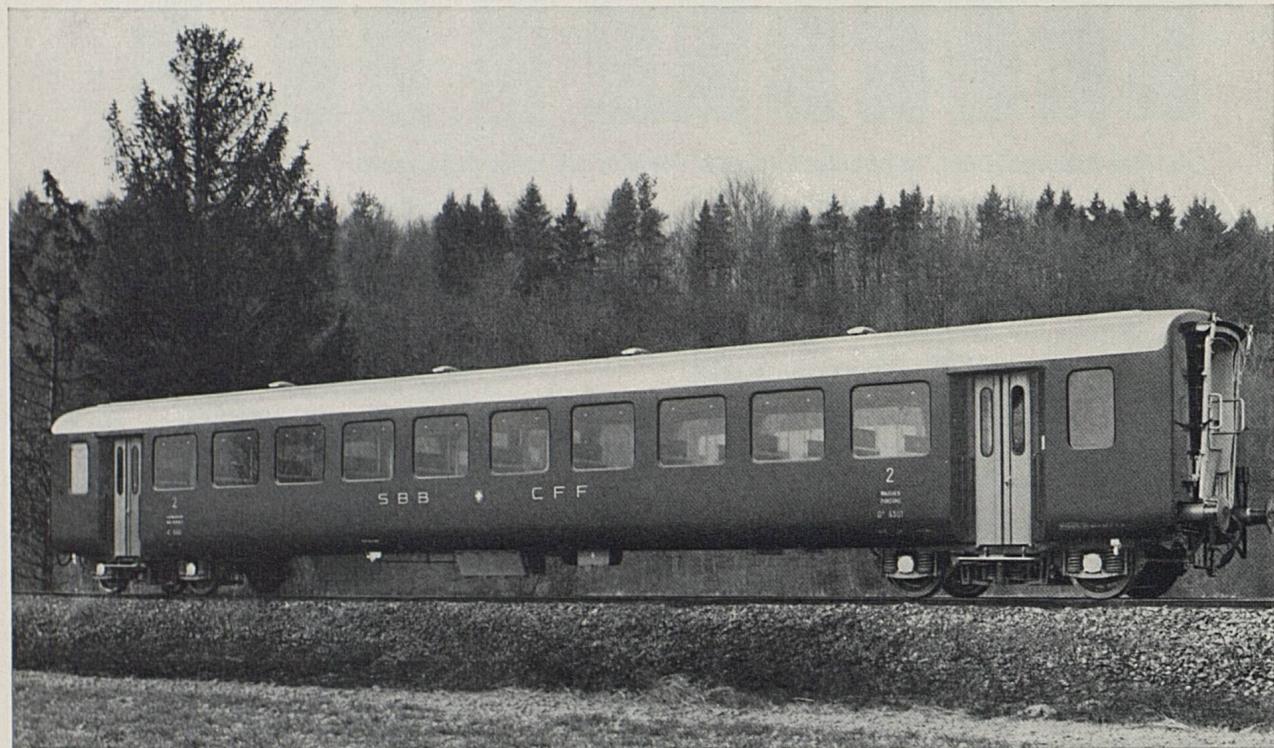
L'augmentation des frais de *courant de traction* a été principalement causée par l'accroissement marqué des achats d'énergie étrangère, à des prix partiellement en hausse. La production d'énergie par les propres usines CFF et la contribution des usines communes sont restées en dessous de la moyenne de nombreuses années. L'augmentation des frais de *carburants solides et liquides* provient des fluctuations de prix.

Les parcours des véhicules moteurs ont été les suivants:

	Compte de 1955 km	%	Budget de 1956 km	%	Compte de 1956 km	%
Véhicules moteurs électriques	78 212 912	91,2	76 300 000	92,5	79 960 953	91,2
Locomotives à vapeur et autres véhicules						
moteurs thermiques.	4 568 939	5,3	3 500 000	4,2	4 625 286	5,3
Tracteurs	2 970 298	3,5	2 700 000	3,3	3 043 473	3,5
	85 752 149	100	82 500 000	100	87 629 712	100

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 1955 fr.	Budget de 1956 fr.	Compte de 1956 fr.
Immeubles et installations	92 903 348	95 009 900	103 640 066
entretien ordinaire	67 990 624	67 209 900	74 738 701
dépenses de construction non actives.	24 912 724	27 800 000	28 901 365
Véhicules	64 972 882	67 595 500	67 680 144
entretien ordinaire	64 543 484	66 895 500	67 583 445
dépenses de construction non actives.	429 398	700 000	96 699
	157 876 230	162 605 400	171 320 210



La nouvelle voiture légère en acier

L'accroissement des frais d'entretien de 13,4 millions de francs, comparativement à l'année précédente, concerne pour 10,7 millions les immeubles et installations, et pour 2,7 millions les véhicules. Ce surcroît découle de l'augmentation des frais de personnel et des travaux d'entretien aux immeubles et installations. En outre, la hausse des dépenses de construction non actives correspond à l'accroissement du volume de construction.

Les charges figurant sous divers, 19,8 millions de francs, comprennent surtout les dépenses pour fournitures et prestations à la charge de tiers, les frais pour les dommages résultant d'événements particuliers (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, découle principalement du plus grand nombre de travaux exécutés pour des tiers. De plus, les frais pour les dommages résultant d'événements particuliers et les dommages responsabilité civile, de même que les participations aux frais de construction de voies de raccordement, accusent une hausse.

Compte de profits et pertes

(Pages 74/75)

Compte tenu du solde actif de l'année précédente, le compte de profits et pertes présente un bénéfice net de 25,3 millions de francs, qui sera utilisé pour alimenter la réserve légale et servir un intérêt au capital de dotation.

Produits

L'excédent d'exploitation constitue le produit principal du compte de profits et pertes. Il a diminué de 32,5 millions de francs par rapport à l'année précédente et ne s'élève maintenant qu'à 237,4 millions de francs, du fait que les charges ont augmenté plus fortement que les produits.

Les autres articles des produits s'élèvent au total à 27,5 millions de francs. De ce montant, 19,4 millions de francs représentent les amortissements et intérêts internes, qui figurent dans les produits uniquement au point de vue comptable. Ils correspondent aux amortissements et intérêts que certains services disposant de comptes de frais complets (par ex. les ateliers et les usines électriques) calculent dans les charges d'exploitation et qui doivent figurer également dans la colonne des produits, du fait qu'ils sont compris en totalité dans les charges du compte de profits et pertes.

Charges

Les amortissements des immobilisations se présentent de la façon suivante:

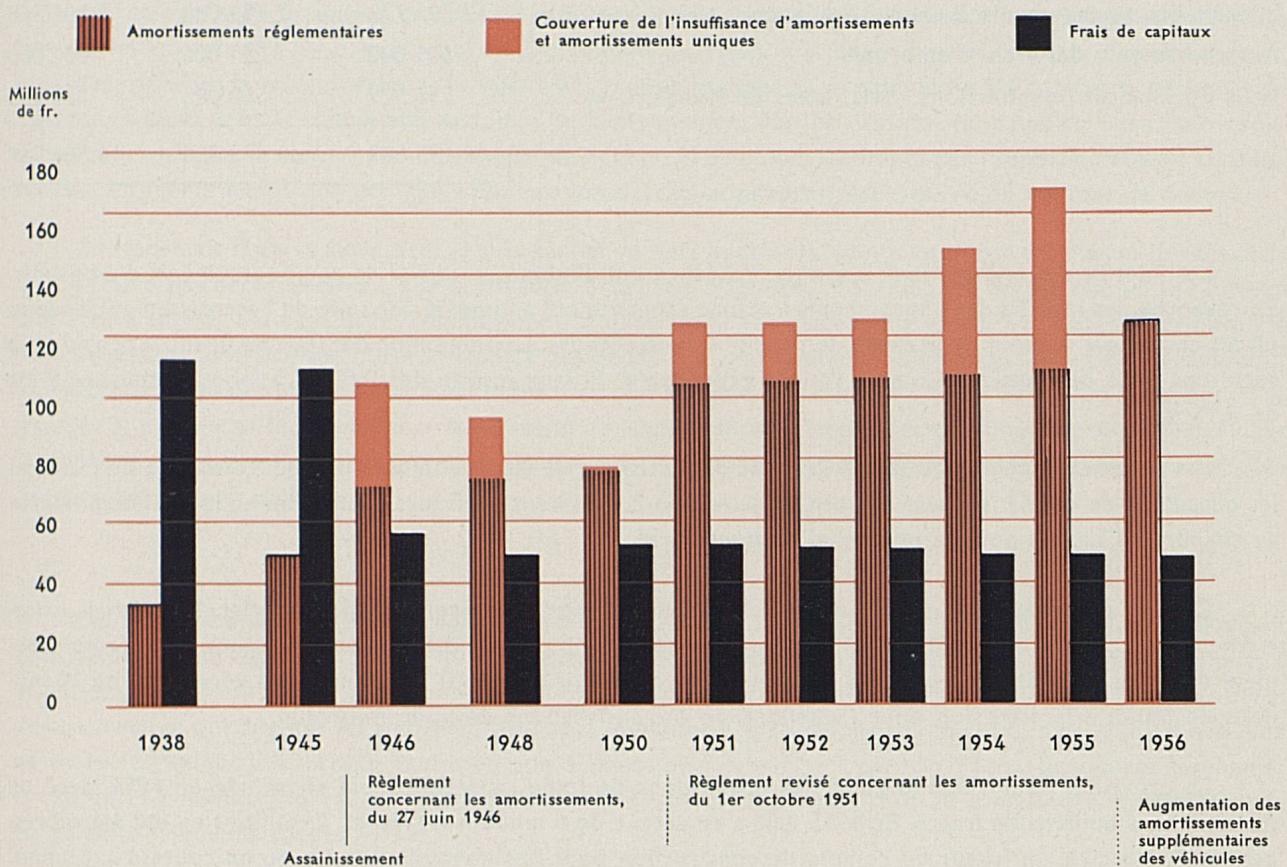
Amortissements réglementaires des immeubles, installations et véhicules:	Compte de 1955 fr.	Budget de 1956 fr.	Compte de 1956 fr.
Amortissements ordinaires	91 303 719	94 834 000	94 430 713
Amortissements supplémentaires	15 900 000	13 800 000	27 100 000
Amortissements de soldes de valeurs comptables	622 277	600 000	526 951
	107 825 996	109 234 000	122 057 664
Amortissements de terrains achetés en vue d'extension future, ainsi que de participations	315 984	—	1 513 299
	108 141 980	109 234 000	123 570 963

Les amortissements ordinaires, évalués selon la valeur primitive d'achat ou d'établissement sont de 3,1 millions de francs plus élevés que l'année précédente. Cette augmentation provient de l'accroissement de la valeur des immobilisations et elle se poursuivra ces prochaines années dans des proportions pour le moins aussi élevées. Les amortissements (montants et taux) figurent en détail au compte des immobilisations et des amortissements (pages 78/79).

Les amortissements supplémentaires sont basés sur la différence entre la valeur comptable des immobilisations et les frais actuels de réacquisition. Ils sont limités réglementairement aux deux groupes d'immobilisations «voie de fer» et «véhicules», où la différence mentionnée est la plus marquée. Ils ne peuvent en outre être portés en compte que si la situation économique des chemins de fer fédéraux le permet. Normalement, ils diminuent d'année en année, du fait que la différence entre la valeur comptable des immobilisations et les frais de réacquisition va en diminuant, en raison des renouvellements annuels d'installations. L'augmentation extraordinaire de 1956 provient de la réévaluation des amortissements supplémentaires de véhicules. En vertu de l'art. 6, ch. 4, du règlement concernant le compte des immobilisations, qui prévoit que l'amortissement supplémentaire doit être fixé à nouveau lorsque les frais de réacquisition subissent une sensible modification, cet

Amortissements des immobilisations et frais de capitaux

1938, 1945-1946, 1948 et 1950-1956



amortissement a été calculé à nouveau pour l'exercice en cours et fixé à 20 millions de francs. Il en résulte une augmentation de 13,4 millions de francs par rapport au chiffre précédent. La prescription selon laquelle l'amortissement supplémentaire s'abaisse chaque année du montant dont s'accroît l'amortissement ordinaire à la suite de l'augmentation de la valeur immobilisée, reste en vigueur. Pour cette raison, les 20 millions de francs ne représentent pas une charge supplémentaire constante des comptes. Cette charge diminuera au contraire de 3 millions de francs environ par an, pour disparaître complètement en 6 à 7 ans.

Les amortissements ordinaires et supplémentaires représentent ensemble 3,42 % (3,10 % en 1955) de la valeur comptable des immobilisations de toutes les installations, exception faite du terrain.

Par mesure de précaution, un montant de 1,5 million de francs a été amorti sur les participations.

Dans les amortissements des valeurs réalisables et disponibles, l'article le plus important est représenté par un amortissement de 10 millions de francs effectué par mesure de précaution sur les approvisionnements de matériel. Ces approvisionnements figurent pour plus de 100 millions de francs dans nos livres. Ils sont évalués, en général, aux prix d'achat réels. Avec les sommes mises de côté les années précédentes, cet amortissement de 10 millions de francs crée une réserve d'évaluation de 14 millions de francs, qui permettra de compenser les augmentations de prix ayant un effet inopportun sur les budgets de construction et d'entretien. L'approvisionnement le plus important, la voie de fer, est précisément celui qui est le plus influencé par les fluctuations de prix.

Les frais de capitaux ont légèrement diminué par rapport à l'année précédente; ils comprennent les montants suivants:

	Compte de 1955 fr.	Budget de 1956 fr.	Compte de 1956 fr.
Intérêts des engagements à longue échéance	43 185 308	42 490 000	42 768 869
Intérêts des engagements à courte échéance	2 795 772	2 782 000	3 101 548
Amortissements des frais d'emprunts	661 000	661 000	661 000
Frais de finances, commissions, frais, taxes de transfert, etc.	553 529	540 000	335 550
	47 195 609	46 473 000	46 866 967

Les intérêts des engagements à longue échéance ont diminué en raison de remboursements d'emprunts. En revanche, les intérêts des engagements à courte échéance ont augmenté par suite de l'accroissement d'avoirs placés en compte courant de la caisse de pensions et de secours. La diminution des frais de finances provient du recul des taxes de transfert. Comme l'année précédente, le taux moyen des intérêts à longue échéance a été de 3,15 %.

Les versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours ont diminué de 1,6 million de francs et les allocations de renchérissement aux pensionnaires, de 2,2 millions de francs. Cette diminution est commentée au chapitre «Charges pour le personnel», pages 54/56.

Outre l'amortissement mentionné plus haut sur les approvisionnements de matériel, les charges extraordinaires du compte de profits et pertes comprennent un montant de 4,5 millions de francs pour l'amortissement du solde des frais d'émission et de conversion des emprunts, ainsi qu'un nouveau versement de 10 millions de francs à la provision pour l'amélioration des installations de trafic rail/route.

La provision pour l'amélioration des installations de trafic rail/route a été constituée en 1954, avec un montant de 4 millions de francs. En 1955, elle s'est accrue de 6 millions de francs. 2 millions en ont été retirés, pendant l'exercice, en faveur du compte de construction pour des travaux exécutés ou en cours d'exécution. Elle s'élève ainsi à 8 millions de francs. Comme il faut s'attendre à de grands travaux d'amélioration ces prochaines années (par ex. assainissement du trafic à Baden et Rorschach), il paraît opportun de doter cette provision d'un montant supplémentaire de 10 millions de francs par le débit du compte de profits et pertes de 1956.

Bilan

(Pages 76/77)

Pour la première fois, le bilan des chemins de fer fédéraux apparaît débarrassé de toutes les non-valeurs. L'année précédente, il a en effet été possible d'amortir le reliquat de l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations «frais généraux» et «infrastructure». Cette année, les frais d'émission et de conversion des emprunts, qui figuraient jusqu'ici au bilan comme dépenses à amortir, ont été virés au débit du compte de profits et pertes.

D'une façon générale, la situation financière des chemins de fer fédéraux s'est encore consolidée depuis l'assainissement, grâce à une série de bonnes années. En plus des amortissements annuels ordinaires, il a été possible de couvrir pendant cette période l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations «frais généraux» et «infrastructure», au montant de 245 millions de francs, qui n'avait pas été prise en considération lors de l'assainissement. Compte tenu de l'ensemble des amortissements ordinaires et extraordinaire, les amortissements des immobilisations à la charge des comptes annuels ont atteint un total de 1350 millions de francs au cours des onze années qui se sont écoulées depuis l'assainissement. Grâce à ces amortissements, les immobilisations portées en compte sont de 223 millions de francs inférieures à celles du bilan d'assainissement, bien que, pendant la même période, la valeur des immobilisations ait augmenté de 1127 millions de francs de dépenses actives pour le renouvellement et le perfectionnement des installations. Au passif du bilan, la consolidation se traduit par une diminution du capital de tiers de 212 millions de francs par rapport au bilan d'assainissement, en même temps que par une augmentation du capital propre (réserves) de 58 millions de francs.

Si désormais il en va autrement et si le capital de tiers augmente de nouveau ces prochaines années, cela ne signifiera pas nécessairement que la situation financière s'aggrave. Tout dépend du but auquel le nouveau capital sera affecté. S'il est affecté, comme il en est question, à des placements productifs, l'augmentation de la dette pourra au contraire améliorer le compte des produits et, par là-même, la situation financière. Néanmoins, tout accroissement des placements rend l'entreprise plus sensible aux crises. Au point de vue de la politique des transports, cela ne fait que renforcer la nécessité de régler rationnellement les questions de concurrence dans le domaine du trafic. Pour l'économie de l'entreprise, il importe toujours davantage d'amortir le plus possible pendant les bonnes années.

Actif

Les *immobilisations* se sont accrues pendant l'exercice de 31,1 millions de francs et atteignent maintenant 1843,5 millions de francs. La valeur au bilan des immeubles, installations et véhicules, ainsi que des travaux inachevés, a augmenté de 19,2 millions de francs. C'est à concurrence de ce montant que les dépenses actives de construction ont dépassé les amortissements des immeubles, installations et véhicules, ainsi que les produits de ventes. La valeur des terrains acquis en vue d'extension future et des participations a également augmenté, et cela de 11,9 millions de francs. Pour de plus amples détails, nous renvoyons au compte des immobilisations et des amortissements (pages 78/79).

La valeur au bilan des immobilisations reste de 223,3 millions de francs (254,4 en 1955) inférieure à la valeur prévue par le plan d'assainissement, qui ne peut être augmentée qu'en vertu d'un arrêté fédéral soumis au référendum. Selon l'arrêté fédéral concernant l'augmentation des dettes à intérêt fixe des chemins de fer fédéraux du 14 décembre 1956, pour lequel le référendum n'a pas été demandé dans le délai expirant le 28 mars 1957, cette marge de financement sera élargie, comme on le sait, d'un nouveau montant de 500 millions de francs.

Les *valeurs réalisables et disponibles* se sont accrues de 20,4 millions de francs. L'augmentation des liquidités est une conséquence du résultat favorable de l'exercice. Cette situation est passagère; nous aurons bientôt besoin de fonds pour faire face à l'important programme de construction de ces prochaines années.

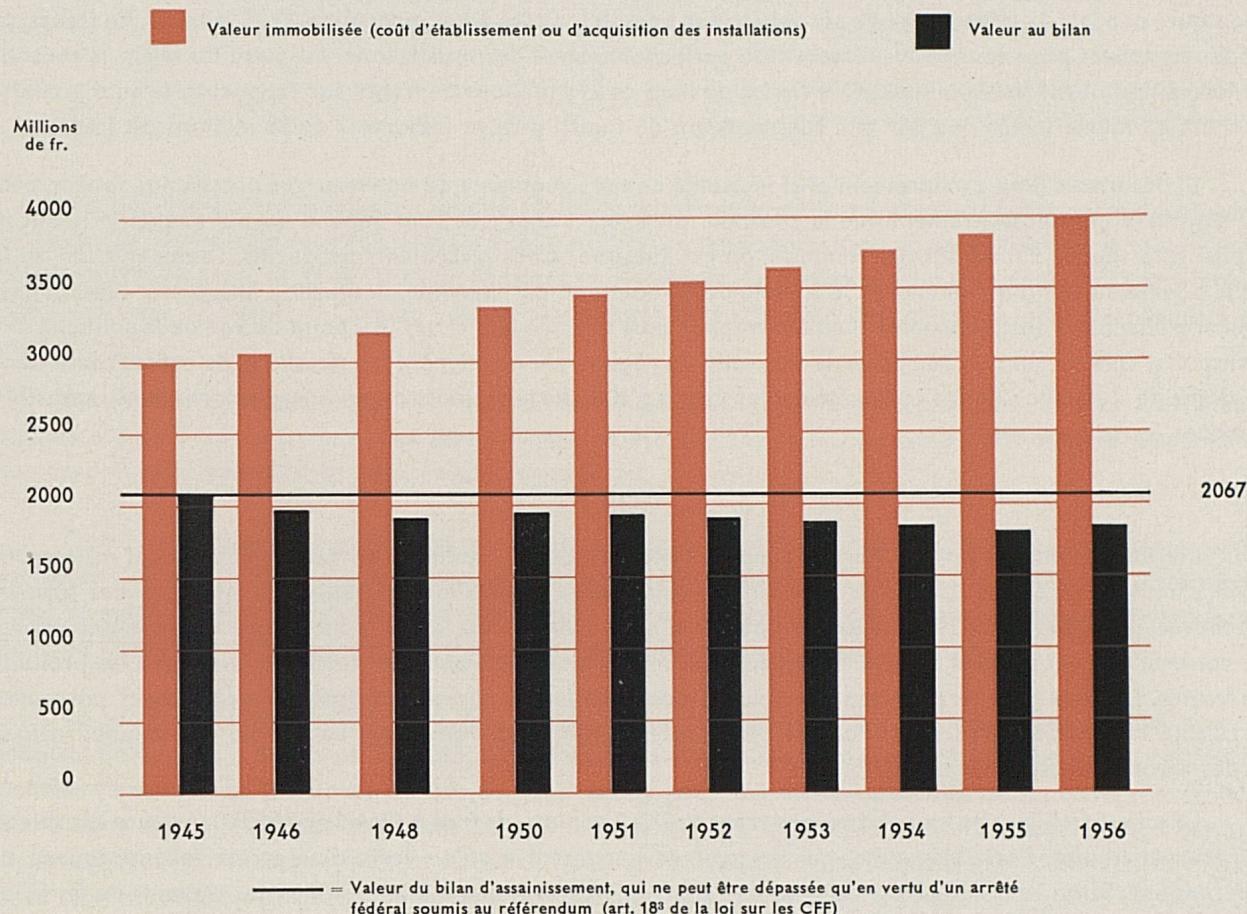
Les approvisionnements de matériel ont augmenté de 3,1 millions de francs en 1956 et s'élèvent maintenant à 104 millions de francs. En raison de l'important programme de construction, les stocks de matériel pour la voie de fer et pour l'entretien et la construction de véhicules ont été augmentés. Les approvisionnements ont été évalués avec prudence; la valeur comptable est en moyenne de 12 % inférieure au prix de revient.

Les prêts pour l'électrification de lignes de chemins de fer étrangères accédant à la Suisse constituent un actif d'un type particulier; à leur égard, les chemins de fer fédéraux ne jouent en effet que le rôle d'intermédiaires entre la Confédération et les compagnies de chemins de fer étrangères. A cette créance contre ces compagnies s'oppose une dette du même montant envers le Département fédéral des finances, qui figure au passif du bilan. Pour ce qui est de l'augmentation de ce montant, nous renvoyons au chapitre «Affaires internationales» (page 20).

Les dernières dépenses à amortir reprises du bilan de l'année précédente, les *frais d'émission et de conversion d'emprunts*, ont été virées au compte de profits et pertes; elles ont ainsi disparu du bilan.

Immobilisations

à la fin des années 1945 (après l'assainissement), 1946, 1948 et 1950-1956



Passif

Le *capital propre* a augmenté de 8,5 millions de francs et s'élève à 468,2 millions de francs. Le capital de dotation reste inchangé à 400 millions de francs. La réserve légale a augmenté de 40 à 48 millions de francs et la réserve pour la couverture de gros dommages de 19,7 à 20,2 millions de francs. Si l'on tient compte de l'importance des chemins de fer fédéraux et de leur sensibilité aux fluctuations économiques, il n'est pas nécessaire de dire plus longuement combien est encore modeste une réserve de 48 millions de francs.

Le capital de tiers a augmenté de 27,8 millions de francs, pour atteindre 1593,3 millions de francs. Alors que, dans les engagements à longue échéance, les bons de dépôt de la caisse de pensions et de secours sont restés sans changement, la dette obligataire a diminué de 21,9 millions de francs, en raison des remboursements méthodiques. Les engagements à longue échéance comprennent les emprunts suivants:

		Remboursement	Fin 1955 fr.	Fin 1956 fr.
4%	1880 Central-Suisse	1883—1957	1 276 000	646 000
2 ⁸ / ₁₁ %	1868 Franco-Suisse	1869—1958	1 653 300	1 117 050
3%	1869 Jougne-Eclépens	1869—1968	2 739 500	2 561 500
3%	1890 Rente des chemins de fer	— ¹⁾	69 333 000	69 333 000
3%	1903 CFF, différé	1913—1962 ²⁾	32 161 000	28 151 500
3 ¹ / ₂ %	1932 CFF	1938—1962	27 692 000	24 289 000
3 ¹ / ₂ %	1935 »	1936—1960	19 662 000	12 842 000
3%	1938 »	1949—1973 ²⁾	309 324 000	303 046 000
2 ¹ / ₂ %	1939, prescriptions	renouvelable	25 000 000	25 000 000
2%	1939, prescriptions		20 000 000	20 000 000
3 ¹ / ₄ %	1946, Prêt du Département fédéral des finances	1966	450 000 000	450 000 000
3 ¹ / ₄ %	1947, Prêt du Département fédéral des finances	1977	100 000 000	100 000 000
3%	1949 Prêt du Département fédéral des finances	1974	150 000 000	150 000 000
3 ¹ / ₂ %	Bons de dépôt des CFF en faveur de la CPS	en tout temps	160 000 000	160 000 000
			1 368 840 800	1 346 986 050

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

²⁾ Peut être dénoncé prématurément.

Les engagements à courte échéance se sont accrus de 49,7 millions de francs, savoir les factures non payées des fournisseurs de 17,9 millions et la créance des caisses de secours des CFF de 28,7 millions.

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

Au chapitre des provisions, un nouveau montant de 10 millions de francs a été consacré à l'amélioration des installations de trafic rail/route. Déduction faite d'un prélèvement de 2 millions de francs en faveur du compte de construction pour les travaux effectués en 1956, cette provision s'élève à 18 millions de francs. Le reste, 3,9 millions de francs, concerne diverses provisions de moindre importance. La provision de 12,9 millions de francs pour la révision de la classification des fonctions a été utilisée pendant l'exercice.

Compte de construction

Compte de 1955		Compte de 1956
fr.		fr.
Dépenses de construction		
pour:		
143 942 520.84	Immobilisations du chemin de fer	162 259 129.69
87 192 338.39	Immeubles et installations	101 063 449.10
25 234 754.85	Transformation et extension de gares et de bâtiments de service	30 285 980.80
6 083 746.93	Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie	4 203 626.92
12 449 480.97	Construction de nouvelles lignes et doublements de voies . . .	9 150 273.49
2 830 765.74	Electrification de lignes	14 226 162.65
	Renouvellements de voies et d'installations de la ligne de contact	
34 934 616.90	Renouvellements de voies et de branchements	35 135 745.80
367 762.40	Renouvellements d'installations de la ligne de contact	531 440.42
5 291 210.60	Achat de mobilier, machines et ustensiles	7 530 219.02
	Véhicules	61 195 680.59
56 750 182.45	Véhicules moteurs	18 732 843.12
16 927 095.70	Voitures et fourgons	16 976 433.85
27 977 595.95	Wagons et wagons de service	24 975 869.32
11 382 999.80	Bateaux	510 534.30
462 491.—		
	Immobilisations des autres exploitations	12 384 625.29
12 250 232.10	Usines électriques	7 081 843.02
6 617 043.92	Ateliers	5 302 782.27
5 633 188.18		
156 192 752.94		174 643 754.98
—	Prélèvement sur la provision pour l'amélioration des installations rail/route	— 2 000 000.—
156 192 752.94		172 643 754.98

pour l'année 1956

Compte de 1955 fr.		Compte de 1956 fr.
Comptabilisation des dépenses de construction		
à la charge de:		
128 445 460.71	Compte des immobilisations (Dépenses de constructions actives) . . .	142 146 077.31
118 600 398.88	Chemin de fer	131 261 066.07
62 279 614.73	Immeubles et installations	70 162 084.63
56 320 784.15	Véhicules	61 098 981.44
9 845 061.83	Autres exploitations	10 885 011.24
4 859 918.30	Usines électriques	6 221 765.17
4 985 143.53	Ateliers	4 663 246.07
27 747 292.23	Compte d'exploitation (Dépenses de construction non actives)	30 497 677.67
25 342 121.96	Chemin de fer	28 998 063.62
24 912 723.66	Immeubles et installations	28 901 364.47
429 398.30	Véhicules	96 699.15
2 405 170.27	Autres exploitations	1 499 614.05
1 757 125.62	Usines électriques	860 077.85
648 044.65	Ateliers	639 536.20
156 192 752.94		172 643 754.98

Compte d'exploitation

Compte de 1955		Compte de 1956
fr.		fr.
Charges		
35 791 024.27	Administration	42 252 802.75
518 444 269.49	Exploitation	586 053 168.60
26 120 833.52	Direction et charges générales	29 418 024.17
334 447 206.09	Prestations d'exploitation	385 314 934.34
9 475 590.47	Surveillance de la voie	11 357 333.80
190 244 621.03	Service des gares	216 663 697.61
41 392 784.23	Accompagnement des trains	48 761 421.63
92 308 705.76	Traction	107 335 145.98
1 025 504.60	Service des bateaux sur le lac de Constance	1 197 335.32
157 876 229.88	Entretien	171 320 210.09
92 903 347.81	Immeubles et installations	103 640 065.97
64 972 882.07	Véhicules	67 680 144.12
15 207 879.48	Divers	19 796 842.44
569 443 173.24		Total des charges
269 951 198.89		648 102 813.79
839 394 372.13		Excédent d'exploitation
		237 442 135.57
		885 544 949.36

pour l'année 1956

Compte de 1955 fr.	Produits	Compte de 1956 fr.
772 318 969.25	Recettes de transport	812 988 697.64
315 084 950.71	Trafic-voyageurs	326 625 321.98
457 234 018.54	Trafic-marchandises	486 363 375.66
27 552 764.38	Transport des bagages et envois express	30 193 098.19
30 103 798.35	Transports postaux	30 670 066.55
7 571 645.41	Transport des animaux	6 791 684.81
392 005 810.40	Transport des marchandises	418 708 526.11
67 075 402.88	Produits divers	72 556 251.72
839 394 372.13	Total des produits	885 544 949.36

Compte de profits et pertes

Compte de 1955		Compte de 1956
fr.		fr.
Charges		
108 141 979.50	Amortissements des immobilisations	123 570 963.38
165 395.69	Amortissements des valeurs réalisables et disponibles	10 161 139.56
47 195 609.36	Frais de capitaux	46 866 967.31
25 607 730.80	Versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours . . .	24 003 543.20
21 345 706.20	Allocations de renchérissement aux pensionnaires	19 176 653.50
500 000.—	Réserve pour la couverture de gros dommages	500 000.—
1 019 993.44	Autres charges	942 534.74
60 000 000.—	Couverture du solde de l'insuffisance d'amortissements	—
—	Amortissements du solde des frais d'émission et de conversion d'emprunts	4 453 218.80
6 000 000.—	Provision pour l'amélioration des installations de trafic rail/route	10 000 000.—
269 976 414.99	Total des charges	239 675 020.49
8 000 000.—	Versement à la réserve légale	8 000 000.—
16 000 000.—	Versement d'un intérêt de 4% au capital de dotation	16 000 000.—
1 520 650.29	Solde actif à disposition de l'Assemblée fédérale	1 264 064.30
295 497 065.28		264 939 084.79

pour l'année 1956

Compte de 1955 fr.		Compte de 1956 fr.
Produits		
1 552 765.51	Solde actif de l'année précédente	1 520 650.29
269 951 198.89	Excédent d'exploitation	237 442 135.57
18 600 915.10	Amortissements et intérêts internes	19 426 636.16
662 743.55	Produit brut des terrains achetés en vue d'extension future	824 065.70
931 775.35	Produit des participations	1 009 444.35
1 355 550.93	Produit des valeurs réalisables et disponibles	2 123 178.47
2 442 115.95	Autres produits	2 592 974.25
295 497 065.28	Total des produits	264 939 084.79

Compte de 1955 fr.		Compte de 1956 fr.
Actif		
1 812 397 309.12	Immobilisations	1 843 485 205.18
1 688 538 346.03	Immeubles, installations et véhicules	1 693 668 669.31
89 366 633.29	Ouvrages inachevés	103 400 238.07
13 792 296.80	Terrains acquis en vue d'extension future	17 580 264.80
20 700 033.—	Participations	28 836 033.—
247 784 975.60	Valeurs réalisables et disponibles	268 232 703.56
85 145 435.86	Caisse, comptes de chèques postaux, banques	101 172 379.17
59 752 422.05	Débiteurs	51 089 920.55
1 952 807.50	Titres en portefeuille	11 924 181.55
100 934 310.19	Approvisionnements de matériel	104 046 222.29
350 000 000.—	Prêts pour l'électrification de lignes de chemins de fer étrangères accédant à la Suisse, créance contre les chemins de fer étrangers	475 000 000.—
42 599 314.31	Autres actifs	48 803 542.44
27 298 905.21	Comptes d'ordre	34 363 579.04
15 300 409.10	Actifs transitoires	14 439 963.40
5 114 218.80	Dépenses à amortir, Frais d'émission et de conversion d'emprunts	—.—
2 457 895 817.83		2 635 521 451.18

31 décembre 1956

Compte de 1955 fr.		Passif	Compte de 1956 fr.
459 661 858.07	Capital propre	468 191 334.07	
400 000 000.—	Capital de dotation	400 000 000.—	
40 000 000.—	Réserve légale	48 000 000.—	
19 661 858.07	Réserve pour la couverture de gros dommages	20 191 334.07	
1 565 449 800.14	Capital de tiers	1 593 250 211.70	
1 368 840 800.—	Engagements à longue échéance	1 346 986 050.—	
508 840 800.—	Emprunts consolidés et prescriptions	486 986 050.—	
700 000 000.—	Prêts du Département fédéral des finances	700 000 000.—	
160 000 000.—	Bons de dépôt en faveur de la caisse de pensions et de secours des CFF	160 000 000.—	
196 609 000.14	Engagements à courte échéance	246 264 161.70	
4 687 986.37	Banques	169 696.62	
43 735 798.06	Factures des fournisseurs	61 589 545.79	
14 716 920.60	Obligation dérivant des rentes-responsabilité civile et des suppléments de rente en cours	14 589 914.40	
37 752 312.28	Créance des caisses de secours des CFF	66 458 919.93	
95 715 982.83	Créanciers divers	103 456 084.96	
350 000 000.—	Prêts pour l'électrification de lignes de chemins de fer étrangères accédant à la Suisse, dette envers le Département fédéral des finances	475 000 000.—	
26 835 977.40	Provisions	21 851 842.90	
54 427 531.93	Autres passifs	75 963 998.21	
47 257 761.43	Comptes d'ordre	68 893 325.41	
7 169 770.50	Passifs transitoires	7 070 672.80	
1 520 650.29	Solde actif à disposition de l'Assemblée fédérale	1 264 064.30	
2 457 895 817.83		2 635 521 451.18	

Compte des immobilisations et des

Groupe d'immobilisations	au début de l'année	Valeur immobilisée			à la fin de l'année
		Changements au cours de l'exercice		Augmentation	
		1	2	3	
		fr.	fr.	fr.	fr.
Chemir de fer	3 418 678 179.64	120 845 122.33	14 568 431.90	3 524 954 870.07	
Immeubles et installations	2 365 978 380.96	63 497 541.43	10 429 320.—	2 419 046 602.39	
Frais généraux (projets et direction des travaux, intérêts de construction)	189 985 415.83	—	918 580.—	189 066 835.83	
Terrains et droits	200 926 611.42	200 368.55	342 240.—	200 784 739.97	
Infrastructure:					
Ponts, viaducs et ponceaux	213 117 178.77	1 991 667.90	120 550.—	214 988 296.67	
Autres ouvrages (tunnels, remblais, tranchées, ballastage)	561 112 998.49	3 218 006.65	30 050.—	564 300 955.14	
Voie de fer	450 772 886.78	27 186 955.85	7 411 130.—	470 548 712.63	
Bâtiments et installations fixes:					
Bâtiments administratifs	9 937 531.46	—	—	9 937 531.46	
Bâtiments du service de l'exploitation	250 498 830.61	6 399 596.50	546 460.—	256 351 967.11	
Installations de gare, des ateliers d'exploitation et des services accessoires	42 699 925.25	908 868.20	222 450.—	43 386 343.45	
Installations de la ligne de contact	161 847 352.46	8 572 686.05	133 150.—	170 286 888.51	
Télécommunications et installations de sécurité	222 823 027.39	7 949 690.21	541 550.—	230 231 167.60	
Mobilier et ustensiles	62 256 622.50	7 069 701.52	163 160.—	69 163 164.02	
Véhicules	1 052 699 798.68	57 347 580.90	4 139 111.90	1 105 908 267.68	
Véhicules moteurs	435 329 592.07	16 814 863.—	1 223 840.—	450 920 615.07	
Voitures et fourgons	405 838 802.55	10 977 647.15	2 512 796.—	414 303 653.70	
Wagons à marchandises et de service	211 531 404.06	29 555 070.75	402 475.90	240 683 998.91	
Usines électriques	281 357 754.12	1 347 834.50	704 200.—	282 001 388.62	
Concessions et droits	3 328 721.83	—	—	3 328 721.83	
Terrains	1 824 144.95	—	—	1 824 144.95	
Installations hydrauliques et autres travaux d'infrastructure	108 899 379.33	—	—	108 899 379.33	
Conduites forcées, vannes	16 914 162.48	—	—	16 914 162.48	
Bâtiments des usines électriques et des sous-stations	30 370 227.01	96 311.60	42 350.—	30 424 188.61	
Installations mécaniques et électriques des usines et sous-stations	75 183 388.81	1 171 233.80	660 400.—	75 694 222.61	
Lignes de transport	42 367 190.13	—	—	42 367 190.13	
Mobilier et ustensiles	2 470 539.58	80 289.10	1 450.—	2 549 378.68	
Ateliers	51 616 187.38	4 910 257.55	471 511.—	56 054 933.93	
Terrains	1 651 792.45	—	—	1 651 792.45	
Chemins, voies	2 469 627.60	172 000.40	65 750.—	2 575 878.—	
Bâtiments	20 474 553.28	1 912 686.65	35 732.—	22 351 507.93	
Installations	12 274 895.55	1 689 717.75	265 011.95	13 699 601.35	
Machines, mobilier et ustensiles	14 745 318.50	1 135 852.75	105 017.05	15 776 154.20	
Service des bateaux sur le lac de Constance	3 721 593.87	1 009 258.15	19 000.—	4 711 852.02	
Terrains	17 736.—	—	—	17 736.—	
Bâtiments	241 674.30	—	—	241 674.30	
Ports	416 321.27	—	—	416 321.27	
Installations	201 753.12	30 000.—	—	231 753.12	
Machines, mobilier et ustensiles	190 019.60	14 053.85	—	204 073.45	
Bateaux	2 654 089.58	965 204.30	19 000.—	3 600 293.88	
	3 755 373 715.01	128 112 472.53	15 763 142.90	3 867 723 044.64	

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

amortissements pour l'année 1956

au début de l'année 6	Amortissements				Valeur au bilan			
	Changements au cours de l'exercice		à la fin de l'année 9	au début de l'année 10			à la fin de l'année 11	
	Augmentation (amortissements annuels) 7	Diminution (Amortissements cu- mulés pour les instal- lations supprimées) 8			fr.	en % de la col. 2	fr.	en % de la col. 5
fr.	en % de la col. 2	fr.	fr.	fr.	fr.	en % de la col. 2	fr.	en % de la col. 5
1 905 851 857.44		113 678 163.—	13 257 929.—	2 006 272 091.44	1 512 826 322.20	44,3	1 518 682 778.63	43,1
1 213 966 900.44		54 743 142.—	9 164 070.—	1 259 545 972.44	1 152 011 480.52	48,7	1 159 500 629.95	47,9
126 682 657.—	1,5	2 849 781.—	508 670.—	129 023 768.—	63 302 758.83	33,3	60 043 067.83	31,8
—	—	—	—	—	200 926 611.42	100	200 784 739.97	100
101 133 442.—	1,5	3 196 758.—	106 880.—	104 223 320.—	111 983 736.77	52,5	110 764 976.67	51,5
200 461 090.15	1,0	5 611 130.—	27 670.—	206 044 550.15	360 651 908.34	64,3	358 256 404.99	63,5
384 208 130.10		20 623 187.—	7 381 980.—	397 449 337.10	66 564 756.68	14,8	73 099 375.53	15,5
285 708 130.10	3,0	13 523 187.—	7 381 980.—	291 849 337.10				
98 500 000.—	1)	7 100 000.—	—	105 600 000.—				
2 473 250.—	1,0	99 375.—	—	2 572 625.—	7 464 281.46	75,1	7 364 906.46	74,1
109 220 004.—	2,0	5 009 977.—	342 570.—	113 887 411.—	141 278 826.61	56,4	142 464 556.11	55,6
24 448 497.09	3,0	1 280 998.—	85 420.—	25 644 075.09	18 251 428.16	42,7	17 742 268.36	40,9
91 822 017.—	2,5	4 046 184.—	107 670.—	95 760 531.—	70 025 335.46	43,3	74 526 357.51	43,8
134 616 701.—	4,0	8 912 921.—	495 920.—	143 033 702.—	88 206 326.39	39,6	87 197 465.60	37,9
38 901 112.10	5,0	3 112 831.—	107 290.—	41 906 653.10	23 355 510.40	37,5	27 256 510.92	39,4
691 884 957.—		58 935 021.—	4 093 859.—	746 726 119.—	360 814 841.68	34,3	359 182 148.68	32,5
632 584 957.—		38 935 021.—	4 093 859.—	667 426 119.—				
59 300 000.—	1)	20 000 000.—	—	79 300 000.—				
339 372 930.—	4,0 +1)	27 413 184.—	1 203 603.—	365 582 511.—	95 956 662.07	22,0	85 338 104.07	18,9
216 738 525.—	4,0 +1)	23 233 552.—	2 498 971.—	237 473 106.—	189 100 277.55	46,6	176 830 547.70	42,7
135 773 502.—	2,5 +1)	8 288 285.—	391 285.—	143 670 502.—	75 757 902.06	35,8	97 013 496.91	40,3
129 082 860.12		6 219 816.—	614 220.—	134 688 456.12	152 274 894.—	54,1	147 312 932.50	52,2
997 624.—	1,0	33 287.—	—	1 030 911.—	2 331 097.83	70,0	2 297 810.83	69,0
—	—	—	—	—	1 824 144.95	100	1 824 144.95	100
32 321 475.—	1,5	1 633 490.—	—	33 954 965.—	76 577 904.33	70,3	74 944 414.33	68,8
11 371 864.—	3,0	507 425.—	—	11 879 289.—	5 542 298.48	32,8	5 034 873.48	29,8
11 049 505.—	2,0	607 405.—	15 770.—	11 641 140.—	19 320 722.01	63,6	18 783 048.61	61,7
47 924 575.—	3,0	2 255 502.—	597 000.—	49 583 077.—	27 258 813.81	36,3	26 111 145.61	34,5
23 854 463.12	2,5	1 059 180.—	—	24 913 643.12	18 512 727.01	43,7	17 453 547.01	41,2
1 563 354.—	5,0	123 527.—	1 450.—	1 685 431.—	907 185.58	36,7	863 947.68	33,9
28 588 356.20		1 552 048.—	420 557.65	29 719 846.55	23 027 831.18	44,6	26 335 087.38	47,0
—	—	—	—	—	1 651 792.45	100	1 651 792.45	100
1 271 495.40	1,5	37 044.—	50 022.15	1 258 517.25	1 198 132.20	48,5	1 317 360.75	51,1
10 657 781.20	2,0	409 491.—	25 720.25	11 041 551.95	9 816 772.08	47,9	11 309 955.98	50,6
7 409 728.55	3,0	368 247.—	246 980.20	7 530 995.35	4 865 167.—	39,6	6 168 606.—	45,0
9 249 351.05	5,0	737 266.—	97 835.05	9 888 782.—	5 495 967.45	37,3	5 887 372.20	37,3
3 312 295.22		80 686.—	19 000.—	3 373 981.22	409 298.65	11,0	1 337 870.80	28,4
—	—	—	—	—	17 736.—	100	17 736.—	100
201 674.30	2,0	4 833.—	—	206 507.30	40 000.—	16,6	35 167.—	14,6
416 321.27	1,5	—	—	416 321.27	—	—	—	—
201 753.12	3,0	—	—	201 753.12	—	—	30 000.—	12,9
120 756.20	5,0	9 501.—	—	130 257.20	69 263.40	36,5	73 816.25	36,2
2 371 790.33	2,5	66 352.—	19 000.—	2 419 142.33	282 299.25	10,6	1 181 151.55	32,8
2 066 835 368.98	3,42 ²⁾	121 530 713.—	14 311 706.65	2 174 054 375.33	1 688 538 346.03	45,0	1 693 668 669.31	43,8

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

Développement des prestations de trafic,

du compte de résultats et de l'effectif du personnel

1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	
213,0	207,7	201,6	193,9	201,1	206,4	203,5	204,5	208,4	212,5	1
5658,9	5843,8	5594,3	5615,7	5832,6	6012,0	6047,9	6102,1	6273,1	6422,7	2
18,2	18,5	16,0	18,0	21,3	19,4	19,4	21,0	23,5	25,3	3
1848,7	1941,5	1738,1	2084,1	2507,4	2296,7	2466,7	2677,9	3061,4	3295,5	4
611,6	619,6	582,4	589,7	657,2	670,7	687,1	718,6	772,3	813,0	5
270,0	276,6	278,3	263,8	274,3	299,8	304,2	305,1	315,1	326,6	6
341,6	343,0	304,1	325,9	382,9	370,9	382,9	413,5	457,2	486,4	7
64,4	68,9	68,0	59,5	67,2	70,3	70,8	74,4	78,8	85,8	8
676,0	688,5	650,4	649,2	724,4	741,0	757,9	793,0	851,1	898,8	9
280,2	301,9	306,7	309,8	326,5	335,2	343,8	352,9	364,8	396,6	10
260,1	281,4	285,0	288,5	304,6	311,7	319,7	327,9	338,1	368,2	11
20,1	20,5	21,7	21,3	21,9	23,5	24,1	25,0	26,7	28,4	12
72,5	79,8	84,6	84,2	82,4	84,7	89,7	84,3	87,8	112,6	13
31,8	34,6	39,4	38,8	34,8	37,6	42,7	37,4	40,8	69,4	14
24,0	24,1	24,2	23,4	23,6	23,4	25,3	25,5	25,6	24,0	15
16,7	21,1	21,0	22,0	24,0	23,7	21,7	21,4	21,4	19,2	16
12,1	11,9	8,9	7,3	9,2	10,2	10,5	10,3	10,7	12,0	17
364,8	393,6	400,2	401,3	418,1	430,1	444,0	447,5	463,3	521,2	18
60,1 %	60,2 %	60,6 %	62,0 %	60,3 %	60,3 %	60,9 %	60,6 %	60,9 %	61,3 %	19
118,4	138,3	136,4	118,5	121,6	129,2	131,5	137,6	142,5	158,9	20
19,5 %	21,2 %	20,7 %	18,3 %	17,5 %	18,1 %	18,0 %	18,6 %	18,7 %	18,7 %	21
72,5	73,3	74,7	76,5	103,9	104,1	105,0	106,6	108,1	123,6	22
51,2	48,3	48,8	51,3	50,3	49,5	48,7	47,3	47,2	46,9	23
123,7	121,6	123,5	127,8	154,2	153,6	153,7	153,9	155,3	170,5	24
20,4 %	18,6 %	18,7 %	19,7 %	22,2 %	21,6 %	21,1 %	20,8 %	20,4 %	20,0 %	25
606,9	653,5	660,1	647,6	693,9	712,9	729,2	739,0	761,1	850,6	26
69,1	35,0	— 9,7	1,6	30,5	28,1	28,7	54,0	90,0	48,2	27
43,7	20,0	30,1	1,6	22,5	20,0	20,0	45,3	66,0	24,5	28
25,4	15,0	— 39,8	—	8,0	8,1	8,7	8,7	24,0	23,7	29
9,4	8,0	—	—	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	30
16,0	7,0	—	—	—	—	—	—	16,0	16,0	31
36 377	37 910	37 666	36 904	37 096	37 507	37 430	37 483	37 709	38 384	32
1 700	1 640	1 175	912	1 186	1 193	1 226	1 243	1 244	1 261	33
38 077	39 550	38 841	37 816	38 282	38 700	38 656	38 726	38 953	39 645	34

Observations concernant le tableau reproduit plus haut
« 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 de dépenses et comparées au total des produits. Les débits et crédits internes provenant des mouvements entre les comptes des différents services, ainsi que les articles qui n'ont que le caractère de bases de calcul, 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.

18 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 peut 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.

20 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 tient compte du décalage dont il est question sous chiffre 18.

28 Charges extraordinaires

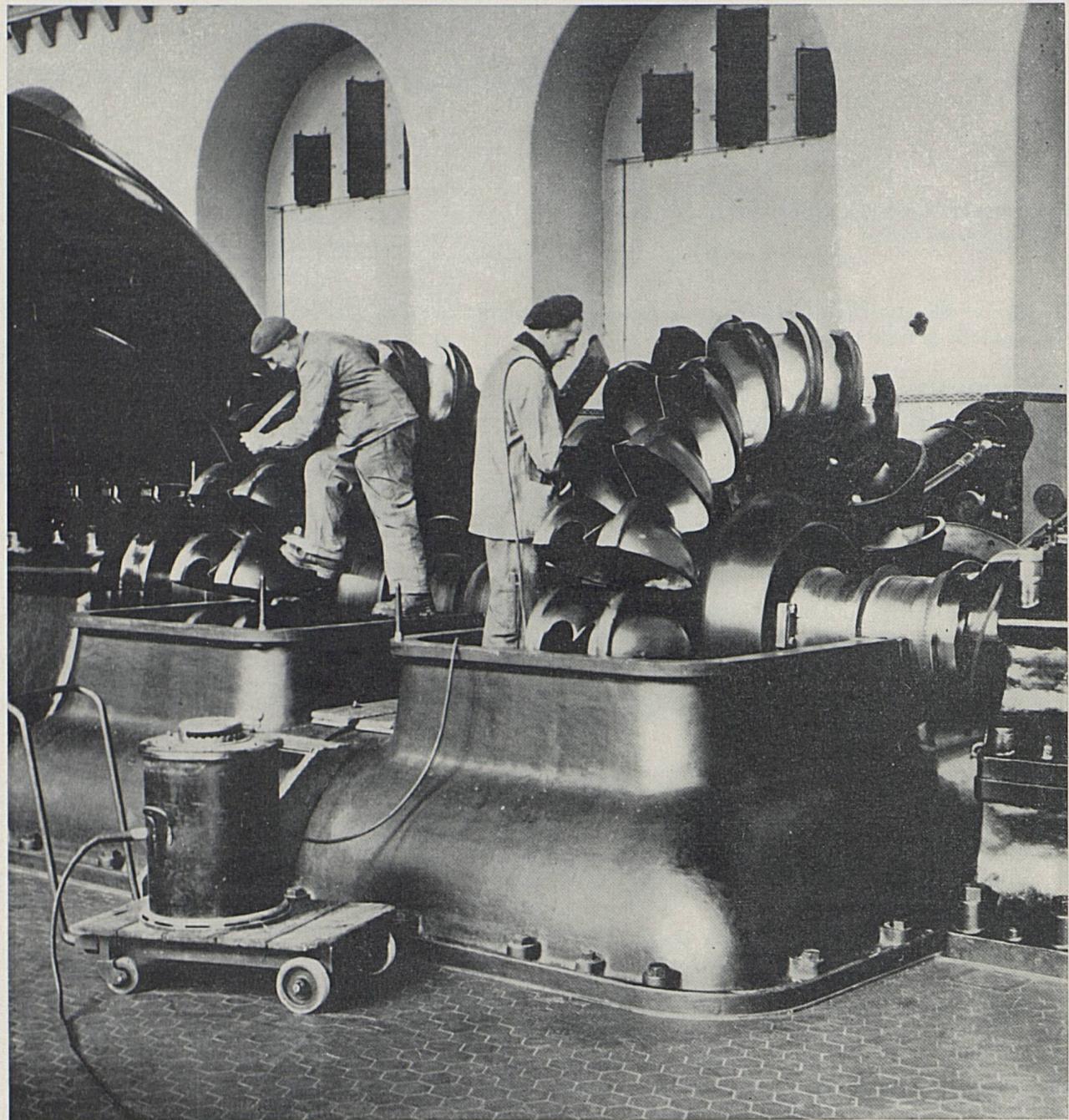
Ici sont groupés, règle générale, les annuités, amortissements et provisions, qui dépendent du résultat annuel, comme par exemple l'annuité destinée à couvrir les amortissements arriérés des groupes d'immobilisations « Frais généraux » et « Infrastructure » des années 1947 à 1955, les amortissements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

29 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).

33 Ouvriers d'entrepreneur

Les effectifs de 1938, 1946 et 1947 ont été déterminés par estimation, de même que les dépenses correspondant à la main-d'œuvre étrangère à l'administration (ch. 17).



Travaux d'entretien d'une turbine à l'usine électrique d'Amsteg

Relevé des travaux et acquisitions les plus importants

La remarque «achevé et décompté» signifie que l'ouvrage auquel elle se rapporte est terminé et que le décompte final est établi. Pour les achats de véhicules, la remarque disant que tous les véhicules sont livrés a le même sens.

Par la remarque «achevé, mais non décompté», nous indiquons que l'ouvrage est achevé, mais que le décompte final n'a pas encore pu être établi, parce que des factures manquent, de sorte que les chiffres définitifs ne pourront figurer que dans le relevé de l'année suivante.

	Crédit fr.	Dépenses		
		Total fr.	de l'année 1956 fr.	
Transformation et extension de gares et de bâtiments de service				
I^{er} arrondissement				
Bärschwil				
Extension et transformation de la station en gare de croisement	1 310 000	1 095 518	5 014	
Achevé, mais non décompté				
Berne g. p.				
Pose de nouveaux câbles téléphoniques entre les bâtiments d'administration des Grands Remparts et du Bruckfeld.	132 000	36 642	10 825	
Berne Weiermannshaus				
Modification des voies et des installations de sécurité au poste de signaux d'Ausserhollien.	fr. 298 000			
dont à déduire la participation du chemin de fer BN	« 51 000	247 000	304 054	
Achevé, mais non décompté. La contribution du chemin de fer BN n'a pas encore été payée			108 039	
Aménagement de nouveaux entrepôts et prolongement de la voie K 22	483 000	400 463	400 463	
Berne Bümpliz Sud				
Suppression du passage à niveau de la Weidgasse, au km 92,628, et construction d'un passage inférieur à voyageurs, au km 93,020; installation de la commande à distance des barrières du passage à niveau, au km 93,046.	fr. 280 000			
dont à déduire la participation de tiers	» 128 000	152 000	276 551	
Achevé, mais non décompté. La contribution des tiers n'a pas encore été payée			17 097	
Biel				
Extension des installations du service des marchandises et des voies en rapport avec la palettisation.	345 800	303 942	20 887	
Transformation des locaux de service (recette aux voyageurs et service des bagages) et rénovation du hall dans le bâtiment aux voyageurs	222 000	246 237	7 511	
Achevé et décompté				
Pose de nouveaux câbles entre la gare aux voyageurs et la gare aux marchandises en vue de l'extension des installations téléphoniques	200 000	166 313	11 745	
Pose de trois nouvelles voies de direction dans le faisceau E et adaptation des voies du faisceau F.	312 000	340 607	44 076	
Achevé et décompté				
Remplacement des chaudières et transformation du chauffage central dans le bâtiment du dépôt	229 000	166 363	166 363	
Reconstruction du dépôt de sel et aménagement de locaux pour le personnel du service des marchandises	671 600	508 715	480 945	
Brigue				
Pose de nouvelles voies de tiroir et de garage pour les wagons-citernes	763 000	16 208	16 208	
Delémont				
Transformation des locaux de service et aménagement d'un abri antiaérien dans le bâtiment aux voyageurs; construction d'une salle d'attente et d'un garage à vélos sur le quai I	(363 000)	(358 271)		
dont à déduire la participation de la commune	(30 000)	(30 000)		
reste à la charge des CFF	333 000	328 271	27 544	
Achevé et décompté				

	Crédit	Dépenses	
		Total	de l'année 1956
	fr.	fr.	fr.
Genève-Cornavin			
Pose d'une nouvelle voie de tiroir, côté St-Jean	600 000	445 236	2 079
Lausanne-Gare			
Création d'un nouveau faisceau de garage en Jurigoz et prolongement des quais 2, 3 et 4	1 890 000	369 783	369 783
Lausanne-Sébeillon			
Construction d'une nouvelle gare aux marchandises fr. 13 709 000 dont à déduire la participation de la ville de Lausanne » 1 143 000	12 566 000	14 037 080	38 281
Achevé, mais non décompté. Le surplus de dépenses est dû principalement au fait, qu'en raison du très fort trafic, il a fallu procéder immédiatement à l'exécution complète des travaux; le devis, lui, ne prévoyait qu'un premier programme réduit d'extension			
Construction d'un nouveau quai pour les marchandises GV	296 000	110 537	110 537
Lysse			
Extension de la gare et construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs fr. 4 110 000 dont à déduire la participation de la commune » 150 000	3 960 000	3 871 612	640 412
Nyon			
Transformation des locaux de service, installation du chauffage central et rénovation des installations électriques dans le bâtiment aux voyageurs	141 500	176 038	97 051
Achevé et décompté			
Prolongement des quais I et II, ainsi que création d'un cul-de-sac de sécurité à la voie 5 Achevé, mais non décompté	148 000	146 876	5 023
Palézieux-Gare			
Construction d'un passage inférieur à voyageurs, reconstruction des marquises et érection d'un abri sur le quai II	220 700	241 219	11 346
Achevé et décompté			
Plaine, La			
Modification des liaisons de voies et installation d'un nouvel enclenchement électrique .	927 000	1 028 506	492 615
Achevé, mais non décompté			
Porrentruy			
Installation d'un nouvel enclenchement électrique	272 000	295 607	42 484
Achevé et décompté			
Pully-Village			
Construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs et d'un passage inférieur à voyageurs fr. 420 000 dont à déduire la participation de la commune » 60 000	360 000	212 549	157 985
Renens (VD)			
Construction d'un bâtiment de service pour le service des travaux (section des installations électriques).	378 000	417 953	20 375
Achevé, mais non décompté			
Sierre			
Prolongement des voies 16, 17 et 19	254 000	34 450	34 450
Sion			
Prolongement de la voie A 32	171 700	63 823	63 171
Extension de la gare	1)	182 301	182 301

¹⁾ Le projet n'est pas encore au point; quelques travaux préparatoires ont déjà été entrepris. Un rapport spécial sera soumis au Conseil d'administration

	Crédit fr.	Dépenses	
		Total fr.	de l'année 1956 fr.
Tavannes			
Installation d'un nouvel enclenchement électrique	180 000	185 779	185 779
Achevé, mais non décompté			
Vernayaz			
Mise sous câble des lignes d'alimentation de 15 kV entre l'usine électrique et la voie ferrée Vernayaz—Martigny	107 000	6 927	6 927
Verrières, Les			
Installation d'un nouvel enclenchement électrique	180 000	187 515	94 830
Achevé et décompté			
Vevey			
Pose d'une voie de dépassement	994 000	31 776	31 776
Installation d'un nouvel enclenchement électrique	995 000	366 273	94 434
Yverdon			
Construction d'un nouveau bâtiment de service	fr. 547 150		
dont à déduire la participation des PTT	» 201 150		
	346 000	39 547	39 547
II ^e arrondissement			
Airolo			
Extension de la station; construction d'un quai intermédiaire et d'un passage à voyageurs	4 360 000	3 966 390	1 558 519
Construction d'un nouveau bâtiment de service avec magasins pour le service de la voie	137 000	127 458	— 262
Achevé et décompté			
Construction d'un nouveau central téléphonique et modifications dans le central de l'usine électrique de Ritom	168 000	154 862	88 685
Bâle CFF			
Gare aux voyageurs			
Modification des voies et installation d'un nouvel enclenchement électrique, côté est	5 950 000	166 476	166 476
Prolongement de la voie A 41	238 700	220 313	12 959
Achevé et décompté			
Extension du central téléphonique et des sous-centraux de Bâle (gare de triage, Saint-Jean, Petit-Huningue) et Liestal	fr. 514 500		
dont à déduire la participation de tiers	» 12 800		
Achevé, mais non décompté			
Construction d'une buvette dans les salles d'attente, côté ouest du bâtiment aux voyageurs	(110 000)	(115 366)	
dont à déduire la participation de tiers	(—)	(5 000)	
reste à la charge des CFF	110 000	110 366	110 169
Achevé et décompté			
Aménagement d'une centrale de réservation de places pour les trains Trans-Europ-Express	386 400	300 143	300 143
Gare aux marchandises			
Renouvellement des revêtements dans la halle V et sur le quai de chargement H . . .	307 000	69 685	69 685
Pose d'un nouveau revêtement dans la halle aux marchandises II et sur le quai de chargement C	114 000	119 432	12 051
Achevé et décompté			

	Crédit fr.	Dépenses	
		Total fr.	de l'année 1956 fr.
Bellach			
Construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs et d'une nouvelle voie de chargement	fr. 584 000		
dont à déduire la participation de la commune	» 100 000	484 000	553 651
Achevé, mais non décompté. La contribution de la commune n'a pas encore été entièrement payée			228 885
Bodio			
Construction d'une nouvelle halle aux marchandises		128 000	128 638
Achevé et décompté			126 267
Berthoud			
Construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs avec bâtiments annexes, central téléphonique et appareil d'enclenchement électrique	fr. 1 598 000		
dont à déduire la participation de la commune (fr. 325 000), des PTT (fr. 117 000) et de tiers (fr. 1000)	» 443 000	1 155 000	1 240 745
Achevé, mais non décompté			808 838
Chiasso			
Extension de la gare, 1 ^{re} étape		1)	1 445 307
¹⁾ Le projet d'ensemble n'est pas encore au point. L'autorisation de mettre en chantier le premier lot des travaux et de disposer du montant de 2 millions de francs inscrit au budget de 1956 a été accordée par le Conseil d'administration le 23 avril 1956			1 445 307
Doppleschwand-Romoos			
Transformation de la halte en station d'évitement		817 000	724 369
Achevé et décompté			60 113
Emmenbrücke			
Agrandissement de la halle aux marchandises et transfert des services d'expédition des marchandises dans cette halle		217 000	187 613
Achevé, mais non décompté			187 613
Erstfeld			
Construction d'une annexe à l'atelier du dépôt, pour la réparation des wagons, et modification des voies		517 400	499 047
Achevé et décompté			34 433
Construction d'un nouveau central téléphonique et modifications dans le central de l'usine électrique d'Amsteg		198 000	197 850
Achevé, mais non décompté			117 679
Göschenen			
Création d'installations de transbordement en vue de la construction de l'usine électrique de Göschenen		650 000	551 022
Achevé et décompté			551 022
Gurtellen			
Installation d'un nouvel enclenchement électrique, ainsi que travaux de complétement au poste de block de Pfaffensprung et à Wassen, pour permettre le passage de double en simple voie		185 000	250 849
Achevé et décompté. Le surplus de dépenses est dû à la modification du projet			4 730
Hägendorf			
Construction d'un magasin central des câbles pour l'économat		1 176 000	1 100 996
Achevé et décompté			103 938
Longeau			
Transformation du bâtiment aux voyageurs, construction d'un nouveau bâtiment annexe et d'un passage inférieur à voyageurs, ainsi que déplacement de la cour de débord	fr. 660 000		
dont à déduire la participation de la commune	» 211 000	449 000	531 925
Achevé, mais non décompté. La contribution de la commune n'a pas encore été entièrement payée			51 040

	Crédit	Dépenses		
		Total	de l'année 1956	
		fr.	fr.	fr.
Lucerne				
Pose d'une nouvelle voie de tiroir, le long de la ligne pour Zurich et le Saint-Gothard	1 315 000	1 052 089	531 838	
Mendrisio				
Agrandissement de la halle aux marchandises et transfert des services d'expédition des marchandises dans cette halle	217 000	402	402	
Murgenthal				
Suppression du passage à niveau non gardé, au km 51,676, et construction d'un passage inférieur, au km 51,800	fr. 293 000			
dont à déduire la participation de la commune	» 117 700			
Achevé, mais non décompté. La contribution de la commune n'a pas encore été payée				
Oensingen				
Transformation et agrandissement du bureau de station, ainsi que du local à bagages Achevé et décompté	106 500	113 046	— 1 551	
Schönbühl				
Suppression des passages à niveau, aux km 94,676 et 94,817, et construction d'un passage inférieur, au km 94,710: participation des CFF	207 500	227 294	227 294	
Achevé, mais non décompté				
Sissach				
Amélioration des voies et installation d'un nouvel enclenchement électrique.	1 615 000	260 066	260 066	
Soleure g. p.				
Montage d'une nouvelle installation pour le chauffage préalable des trains	130 000	125 640	33 550	
Achevé et décompté				
Soleure Ouest				
Transformation du bâtiment aux voyageurs	254 000	290 515	201 347	
Achevé et décompté				
Wangen-sur-l'Aar				
Suppression du passage à niveau, au km 64,575, et construction d'un passage inférieur: participation des CFF.	320 000	313 506	145 529	
Achevé, mais non décompté				
Zoug				
Renouvellement des revêtements dans la halle aux marchandises et sur le quai de chargement	162 600	81 451	81 451	
III ^e arrondissement				
Bad Ragaz				
Transformation du bâtiment aux voyageurs	445 000	93 388	93 388	
Brougg				
Construction d'un magasin central pour le matériel général de l'économat	2 397 000	291 072	291 072	
Buchs (SG)				
Extension de la gare	fr. 10 350 000			
dont à déduire la participation de la commune	» 250 000			
Pose d'une voie pour le transport du gravier de la Rheinkies A. G.	10 100 000	7 012 399	2 857 236	
	360 000	223 105	— 99 203	

	Crédit	Dépenses		
		Total	de l'année 1956	
		fr.	fr.	fr.
Buchs-Dällikon				
Pose d'une voie-mère pour divers raccordements industriels	fr. 192 000			
dont à déduire la participation de tiers	» 45 000	147 000	41 475	41 475
Bülach				
Construction d'un nouveau bâtiment de service pour les enclenchements et le service de la voie		504 000	487 415	301 128
Coire				
Installation d'un nouveau central téléphonique dans le bâtiment aux voyageurs	fr. 409 000			
dont à déduire la participation des RhB	» 164 660	244 340	230 242	139 518
Montage d'une nouvelle installation pour le chauffage préalable des trains		170 000	130 962	130 962
Pose de la voie B 1, déplacement du bâtiment de service et construction d'un nouveau magasin pour le chef de district		235 000	214 168	214 168
Ebnat-Kappel				
Transformation des voies et remplacement de signaux mécaniques par des signaux lumineux.		398 000	476 139	156 194
Achevé et décompté. Le surplus de dépenses est dû à la modification du projet et au renchérissement				
Effingen				
Extension de la station	fr. 1 470 000			
dont à déduire la participation de la commune	» 3 000	1 467 000	1 390 703	1 070 960
Glattbrugg				
Pose d'une voie-mère pour divers raccordements industriels		(160 000)	(163 359)	
dont à déduire la participation de tiers		(30 000)	(30 000)	
reste à la charge des CFF		130 000	133 359	5 414
Horgen				
Extension de la gare		5 460 000	1 194 002	594 835
Horn				
Installation d'un nouvel enclenchement électrique et complétement des voies		(891 000)	(1 047 947)	
dont à déduire la participation de tiers		(-)	(33 500)	
reste à la charge des CFF		891 000	1 014 447	87 464
Achevé et décompté. Le surplus de dépenses est dû à l'extension du projet				
Lachen				
Construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs		586 000	620 511	52 388
Achevé et décompté. La contribution de la commune de Lachen figure, avec la participation d'autres tiers, au chapitre des doublements de voies, tronçon Lachen—Sieben-Wangen				
Landquart				
Construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs		(249 000)	(229 015)	
dont à déduire la participation des RhB		(32 000)	(17 151)	
reste à la charge des CFF		217 000	211 864	27 412
Achevé et décompté				
Meilen				
Construction d'un passage inférieur à voyageurs, au km 19,435	fr. 274 400			
dont à déduire la participation de tiers	» 116 800	157 600	167 454	167 454

	Crédit fr.	Dépenses	
		Total fr.	de l'année 1956 fr.
Ziegelbrücke			
Agrandissement du bâtiment de service près du bâtiment aux voyageurs, installation d'un central téléphonique, ainsi qu'amélioration des installations à basse tension et de télécommunication	214 000	197 128	23 531
Zurich g. p.			
Installation de la radiotéléphonie pour la manœuvre dans les voies d'entrée	230 000	273	—
Extension et transformation de l'installation de câbles téléphoniques à la gare aux voyageurs	250 000	88 452	12 715
Adaptation des stations transformatrices à l'accroissement de tension du réseau local	230 000	105 612	8 167
Renouvellement et déplacement du central téléphonique dans le bâtiment d'administration «Sihlpost»	877 000	735 705	359 217
Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie			
Pose du block de ligne			
I ^{er} arrondissement			
Payerne—Faoug			
y compris l'installation d'un nouvel enclenchement électrique à Faoug	525 000	266 497	266 497
Daillens—Vallorbe			
y compris l'installation de nouveaux enclenchements électriques à La Sarraz, Arnex et Croy-Romainmôtier	772 000	807 713	244 974
Achevé et décompté			
Lausanne—Lutry			
y compris la construction d'un poste de block à Pully	281 000	193 809	573
Bienne Mett—Bienne			
y compris l'installation d'un nouvel enclenchement électrique à Bienne Mett	384 000	391 297	5 469
Achevé et décompté			
Saint-Ursanne—Delle			
y compris l'installation d'un nouvel enclenchement électrique à Courtemaîche.	413 000	415 393	23 052
Achevé et décompté			
Saint-Imier—Le Locle-Col-des-Roches	464 000	483 876	84 900
Achevé, mais non décompté			
II ^e arrondissement			
Perles—Bienne Mett			
y compris la construction du poste de block automatique de «Bann», ainsi que l'installation d'un nouvel enclenchement électrique et les travaux d'adaptation des voies à Perles, côté Bienne Mett	733 000	743 662	14 218
Achevé et décompté			

	Crédit fr.	Dépenses	
		Total fr.	de l'année 1956 fr.
Steinhausen—Zoug			
y compris l'installation d'un nouvel enclenchement électrique à Steinhausen	335 400	304 956	219 133
Zurich Altstetten—Bonstetten-Wettswil			
y compris l'installation de nouveaux enclenchements électriques à Urdorf et Birmensdorf (ZH), ainsi que le complétement de l'enclenchement de Bonstetten-Wettswil . . .	890 000	98 955	98 955
III^e arrondissement			
Eglisau—Neuhauen et Dachsen—Neuhauen			
y compris la transformation de l'enclenchement et des voies à Neuhauen	815 000	392 913	19 893
Eglisau—Koblenz—Stein-Säckingen et Siggenthal-Würenlingen—Koblenz	324 000	260 446	8 370
Winterthour—Bülach	134 000	50 830	702
Schaffhouse—Kreuzlingen Bf.	fr. 241 800		
dont à déduire la participation des DB	» 5 000	236 800	249 882
Romanshorn—Kreuzlingen Bf			
y compris l'installation d'un nouvel enclenchement électrique à Kreuzlingen Hafen .	412 700	497 205	40 160
Achevé et décompté. Le surplus de dépenses est dû au remplacement de signaux mécaniques par des signaux lumineux et à l'équipement des postes de gardiennage avec des dispositifs d'annonce des trains			
Romanshorn—Rorschach Hafen (sans la station de Horn)	157 000	29 717	9 142
Schänis—Uznach			
y compris l'installation d'un nouvel enclenchement électrique à Benken	296 000	422 415	134 331
Achevé et décompté. Le surplus de dépenses est dû aux modifications et aux compléments du projet			
Zurich Oerlikon—Kloten—Zurich Seebach			
y compris l'installation de nouveaux enclenchements électriques à Kloten et Zurich Seebach	998 000	48 110	48 110
Installation de la téléphonie multiple par courants porteurs			
I^e arrondissement			
Lausanne—Saint-Maurice, Berne—Bienne			
y compris la transformation du central de Bienne en central de groupe et des centraux de Neuchâtel, Delémont et Lyss en centraux tandem	560 000	533 756	376 712
Lausanne—Bienne	135 000	32 241	32 241
II^e arrondissement			
Olten—Berne	178 500	71 738	68 352
Zurich—Lucerne	147 000	71 475	64 837

	Crédit	Dépenses	
		Total	de l'année 1956
		fr.	fr.
Lucerne—Ersfeld	125 000	1 070	1 070
Bâle—Olten	292 000	286 883	3 624
Achevé et décompté			
III ^e arrondissement			
Zurich—Berne	171 000	122 145	43 645
Zurich—Olten	116 000	26 000	26 000
Zurich—Coire	377 000	222 632	74 495
Zurich—Saint-Gall	276 000	200 464	71 464
Zurich—Winterthour	193 000	43 280	43 280
Arrondissements I-III			
Extension du réseau des télécommunications			
Extension accélérée du réseau des télécommunications, exigée par les besoins du Bureau central des wagons Europ	678 000	576 369	10 668
Autres ouvrages			
I ^e arrondissement			
Morges—Saint-Prex			
Suppression du passage à niveau des Uttins, au km 13,831, et construction d'un passage inférieur, au km 13,953	(178 650)	(133 541)	
dont à déduire la participation de tiers	(2 750)	(3 160)	
reste à la charge des CFF	175 900	130 381	4 240
Achevé et décompté. L'économie réalisée provient d'une exécution simplifiée et d'une adjudication favorable			
Nyon—Céliney			
Suppression du passage à niveau, au km 39,753, et de la desservance de la halte de Bois-Bougy, ainsi que construction d'un passage supérieur	202 000	378	—
Brigue—Iselle (tunnel du Simplon)			
Modernisation des installations de signalisation et de sécurité, ainsi que transformation du block semi-automatique en block de ligne automatique	491 000	418 131	58 974
Noiraigue—Travers			
Suppression du passage à niveau, au km 21,172, et du passage inférieur, au km 21,674, ainsi que construction d'un passage supérieur, au km 21,272: participation des CFF	140 000	95 804	—
Auvernier—Bôle			
Suppression du passage à niveau de Cottendar, au km 6,926, et construction d'un passage supérieur, au km 6,980	fr. 152 500		
dont à déduire la participation de tiers	> 2 500		
	150 000	302	302

	Crédit fr.	Dépenses	
		Total fr.	de l'année 1956 fr.
II ^e arrondissement			
Riedtwil-Seeberg—Wynigen			
Suppression du passage à niveau, au km 74,544, et construction d'un passage inférieur, au km 74,530	108 000	129 995	74 304
Achevé, mais non décompté			
Wynigen—Berthoud			
Suppression du passage à niveau, au km 79,886, et construction d'un passage inférieur au km 79,857	119 000	89 918	6 936
Gurtnellen—Wassen			
Transformation du pont inférieur de Wattingen, au km 60,681	536 600	502 527	45 735
Transformation du pont supérieur de Wattingen, au km 61,854	690 800	578 576	399 334
Wassen—Göschenen			
Transformation du pont sur le Kellerbach, au km 66,492	995 000	832 016	6 529
Achevé et décompté. L'économie réalisée provient d'une adjudication favorable et d'une durée de construction plus courte qu'il n'était prévu			
Rodi-Fiesso—Faido			
Transformation du pont de Polmengo, au km 104,656	1 185 000	23 538	23 538
III ^e arrondissement			
Räterschen—Winterthour Grüze			
Suppression de quatre passages à niveau et d'un passage supérieur à piétons; construction de deux passages inférieurs de routes et d'un passage inférieur à piétons: participation des CFF	384 000	238 976	— 223 794
Andelfingen—Marthalen			
Suppression des passages à niveau, aux km 41,829 et 42,120; construction d'un passage inférieur à piétons, au km 41,845, et d'un passage inférieur de route, au km 42,154: participation des CFF	219 000	219 000	219 000
Achevé et décompté			
Schmerikon—Bollingen			
Suppression des passages à niveau, aux km 51,410, 51,650 et 51,790; construction d'un passage supérieur à piétons, au km 51,667, et pose de signaux à feux clignotants, au km 50,745	188 000	33 467	33 467
Winterthour—Wald			
Pose de signaux à feux clignotants	177 500	148 525	3 552
Achevé, hormis le montage de lampes de contrôle supplémentaires			
Küschnacht—Erlenbach			
Transformation du passage inférieur, près du km 12,710: participation des CFF . . .	106 650	13 872	13 872
Herrliberg-Feldmeilen—Meilen			
Construction de nouveaux murs de soutènement et assainissements dans la région de «Seehalde», du km 18,420 au km 18,960	459 000	310 601	310 601

	Crédit fr.	Dépenses	
		Total fr.	de l'année 1956 fr.
Männedorf—Stäfa			
Suppression du passage à niveau, au km 25,014; construction d'un passage inférieur à piétons et d'un chemin parallèle à la voie, du km 25,000 au km 25,254	112 500	136 225	27 883
Achevé et décompté			
Zurich Oerlikon—Wallisellen			
Construction d'un pont à triple voie, près du km 5,240, pour le passage inférieur de la Thurgauerstrasse: participation des CFF	170 000	—	—
La contribution des CFF n'est exigible qu'en 1957			
Zurich—Winterthour—Saint-Gall et Zurich Oerlikon—Schaffhouse			
Déplacement ou remplacement de signaux avancés dans diverses stations, en vue d'augmenter la vitesse des trains	152 500	123 970	232
Winterthour—Romanshorn—Rorschach—Sargans et Ziegelbrücke—Rapperswil			
Déplacement ou remplacement de signaux avancés dans diverses stations, en vue d'augmenter la vitesse des trains	474 100	351 033	40 017
 Construction de nouvelles lignes et doublements de voies			
 Construction de nouvelles lignes			
Lignes de raccordement Genève-Cornavin—Eaux-Vives et Vernier—La Praille			
Ligne de raccordement entre les gares de Genève-Cornavin et des Eaux-Vives. Premier tronçon Genève-Cornavin—La Praille, y compris les travaux à La Praille, et ligne de raccordement Vernier—La Praille	10 000 000	11 152 743	1 186 626
La Confédération et le canton de Genève participent aux dépenses à raison d'un tiers chacun. Le tronçon Genève-Cornavin—La Praille est en exploitation. Les travaux d'extension à La Praille et la construction de la ligne de raccordement Vernier—La Praille sont en cours.			
Un projet complémentaire sera soumis au Conseil d'administration			
 Doublements de voies			
 1^{er} arrondissement			
Chénens—Cottens	3 190 000	2 340 725	24 214
Mise en exploitation de la double voie le 14 décembre 1953; quelques travaux de complétement sont encore en cours			
Cottens—Rosé	4 926 000	2 991 158	210 281
Mise en exploitation de la double voie le 2 octobre 1955			
Grandson—Onnens-Bonvillars	6 030 000	495 930	495 930
Grandson—Onnens-Bonvillars	6 030 000	495 930	495 930
Gorgier—Bevaix	3 260 000	2 800 603	8 654
Mise en exploitation de la double voie le 5 juillet 1954; quelques travaux de complétement sont encore en cours			
La Neuveville—Douanne fr. 7 440 000	7 305 000	2 979 442	1 863 904
dont à déduire la participation du canton de Berne. » 135 000			

	Crédit	Dépenses	
		Total	de l'année 1956
	fr.	fr.	fr.
II ^e arrondissement			
Bâle CFF—Bâle gare badoise			
Construction d'une deuxième voie, entre la station de signaux Gellert et la rive gauche du Rhin, ainsi que travaux d'adaptation pour l'introduction dans la gare badoise	fr. 2 212 000		
dont à déduire la participation de tiers	» 409 000	1 803 000	1 113 086
			595 963
Oensingen—Soleure g. p.		12 952 000	13 139 216
Mise en exploitation de la double voie sur les tronçons Luterbach—Soleure g. p. le 14 janvier 1954, Deitingen—Luterbach le 23 mai 1954, Wangen-sur-l'Aar—Deitingen le 17 décembre 1954, Niederbipp—Wangen-sur-l'Aar le 13 décembre 1955 et Oensingen—Niederbipp le 3 juin 1956. Achevé, mais non décompté			1 879 480
Giubiasco—Chiasso			
Tronçon Melide—Bissone, élargissement de la digue	40 000 ¹⁾	40 262	—
¹⁾ Crédit partiel pour travaux préparatoires			
Tronçon Bissone—Maroggia-Melano	4 000 000	3 762 375	790 998
Mise en exploitation de la double voie le 3 juin 1956. Achevé, mais non décompté			
III ^e arrondissement			
Lachen—Coire			
Tronçon Lachen—Siebnen-Wangen	fr. 7 010 000		
dont à déduire la participation de tiers	» 115 000	6 895 000	7 166 744
Mise en exploitation de la double voie le 29 mars 1955			164 051
Tronçon Siebnen-Wangen—Ziegelbrücke		11 883 000	11 489 791
Mise en exploitation de la double voie sur les tronçons Reichenburg—Ziegelbrücke le 8 octobre 1950, Schübelbach-Buttikon—Reichenburg le 18 décembre 1951 et Siebnen-Wangen—Schübelbach-Buttikon le 17 juin 1952. Les travaux sont en voie d'achèvement			8 655
Tronçon Weesen/Gäsi—Mühlehorn			
Déplacement de la ligne, y compris la construction d'un tunnel à double voie (cession du tracé actuel au canton de Glaris pour la construction de la route de la vallée de Walenstadt)	fr. 27 900 000		
dont à déduire la participation du canton de Glaris	» 10 000 000	17 900 000	12 061
Tronçon Unterterzen—Murg		7 800 000	6 904 784
Mise en exploitation de la double voie le 8 octobre 1953			— 30 359
Tronçon Sargans—Bad Ragaz	fr. 5 500 000		
dont à déduire la participation de la commune de Bad Ragaz	» 90 000	5 410 000	1 854 754
Räterschen—Winterthour Grüze		(4 520 000)	(4 574 429)
dont à déduire la participation du canton de Zurich		(—)	(25 000)
reste à la charge des CFF		4 520 000	4 549 429
			23 084
Electrification de lignes			
I ^e arrondissement			
La Plaine—Genève-Cornavin.		15 797 000	14 376 173
Mise en service de la traction électrique le 30 septembre 1956. Quelques travaux de complétement sont encore en cours			9 994 910
Monthey—Saint-Gingolph		2 350 000	2 103 068
Mise en service de la traction électrique le 1er octobre 1954. Quelques travaux de complétement sont encore en cours			48 111
Les Verrières—Pontarlier		332 000	303 789
Mise en service de la traction électrique le 3 juin 1956. Quelques travaux de complétement sont encore en cours			169 488

	Crédit	Dépenses	
		Total	de l'année 1956
		fr.	fr.
Vallorbe-frontière			
y compris l'adaptation des voies et l'installation d'un nouvel enclenchement électrique à Vallorbe-Gare	970 000 ¹⁾	774 772	774 772
¹⁾ Crédit partiel pour travaux préparatoires. Un rapport spécial sera soumis au Conseil d'administration			
II ^e arrondissement			
Bâle CFF			
Electrification de la partie ouest de la gare aux voyageurs (SNCF)	4 640 000	2 789 311	2 789 311
Bâle CFF-Bâle gare badoise (ligne de raccordement)	418 000	517 161	367 565
Mise en service de la traction électrique le 1er novembre 1956			
Renouvellement de voies et d'installations de la ligne de contact			
Renouvellement de voies et de branchements			
Voies et ballast			
155,3 km de voies, par du matériel neuf	23 612 000	25 054 000	23 224 375
62,2 km de voies, par du matériel usagé	4 836 000	5 345 475	4 947 562
12,4 km de voies, ballast seul	514 000	607 942	607 942
Branchements			
421 unités de branchements, par du matériel neuf	5 086 000	5 075 830	4 934 437
197 unités de branchements, par du matériel usagé	1 256 000	1 455 608	1 421 430
	35 304 000	37 538 855	35 135 746
Renouvellement d'installations de la ligne de contact	638 200	537 660	531 440
Total	35 942 200	38 076 515	35 667 186
Achat de mobilier, machines et ustensiles			
Service de l'administration			
Agencement des bureaux, laboratoires, etc., véhicules routiers	556 000	501 335	501 335
Service des travaux			
Agencement des bureaux et des magasins	80 300	85 951	85 951
Outilage, machines et véhicules	1 895 800	1 948 333	1 948 333
Service des gares et des trains			
Agencement des bureaux, y compris ceux des stations	3 224 300	1 820 465	1 810 069
Véhicules et engins pour la manutention des marchandises dans les halles et sur les places de chargement, grands et petits containers pour le transport des marchandises, trucs transporteurs routiers et tracteurs, etc.	5 143 100	5 319 759	2 984 858
Service de la traction			
Agencement des bureaux et des magasins	28 000	37 946	37 946
Outilage, machines et véhicules	167 000	161 727	161 727
Total	11 094 500	9 875 516	7 530 219

	Crédit	Dépenses		
		Total	de l'année 1956	
		fr.	fr.	
Véhicules				
Véhicules moteurs				
Commande de 1951				
Transformation de 4 fourgons automoteurs électriques	240 000	108 304	1 163	
Les travaux seront terminés en 1957				
Commande de 1953				
Transformation de 6 fourgons automoteurs électriques	950 000	948 480	110 656	
Les travaux sont terminés				
Commande de 1954				
12 locomotives électriques pour le service de ligne	18 120 000	17 876 975	6 881 267	
Toutes les locomotives ont été livrées (4 en 1955 et 8 en 1956)				
6 locomotives électriques pour le service de manœuvre	2 520 000	2 493 958	1 693 128	
Toutes les locomotives ont été livrées en 1956				
Commande de 1955				
2 rames automotrices électriques	1 800 000	1 437 174	958 462	
Une rame a été livrée en 1956. L'autre le sera en 1957				
34 tracteurs pour le service de manœuvre	7 187 000	3 948 626	2 344 465	
9 tracteurs ont été livrés en 1956. Les 25 tracteurs restants le seront en 1957				
6 locomotives électriques à deux fréquences pour le service de manœuvre	2 850 000	793 804	22 564	
6 locomotives diesel pour le service de manœuvre	3 210 000	885 088	— 757	
2 compositions de train Trans-Europ-Express	5 200 000	2 371 041	960 050	
Commande de 1956				
12 locomotives électriques pour le service de ligne	19 200 000	5 613 592	5 613 592	
6 tracteurs thermiques pour le service de manœuvre	330 000	109 725	109 725	
Voitures				
Commande de 1954				
166 voitures	33 204 000	32 014 254	4 530 422	
15 voitures ont été livrées en 1954, 114 en 1955 et 32 en 1956. Les 5 voitures restantes le seront en 1957				
Commande de 1955				
30 voitures RIC	7 950 000	5 414 899	3 097 043	
15 voitures ont été livrées en 1956. Les 15 voitures restantes le seront en 1957				
Commande de 1956				
4 voitures unifiées	950 000	1 037 418	1 037 418	
Toutes les voitures ont été livrées en 1956				
276 voitures unifiées	60 030 000	7 668 202	7 668 202	
7 wagons-restaurants.	2 338 000	577 790	577 790	

	Crédit	Dépenses	
		Total	de l'année 1956
		fr.	fr.
Wagons			
Commande de 1955			
700 wagons Europ	17 000 000	16 699 208	8 514 884
672 wagons ont été livrés en 1956. Les 28 wagons restants le seront en 1957			
50 wagons-silos à ciment	1 815 000	1 787 835	1 206 944
Tous les wagons ont été livrés en 1956			
50 grands containers pour wagons-silos à ciment	565 000	558 960	406 710
Tous les containers ont été livrés en 1956			
3 wagons à caisse basculante	123 000	123 281	123 281
Tous les wagons ont été livrés en 1956			
3 wagons à céréales	114 000	118 876	98 256
Tous les wagons ont été livrés en 1956			
3 wagons-silos avec 3 containers chacun	144 000	60 189	60 189
Commande de 1956			
500 wagons ouverts	11 370 000	11 086 525	11 086 525
452 wagons ont été livrés en 1956. Les 48 wagons restants le seront en 1957			
20 wagons porteurs pour grands containers ouverts	815 000	612 313	612 313
100 wagons-silos à ciment avec 2 containers chacun	3 800 000	1 080 917	1 080 917
6 châssis de wagons-silos à coke pour électrodes	120 000	113 839	113 839
1 wagon pour transports lourds	260 000	266 103	266 103
Ce wagon a été livré en 1956			
3 ponts de chargement destinés aux wagons pour transports lourds	175 000	41 298	41 298
Wagons de service			
Commande de 1955			
34 wagons spéciaux pour le transport de longs rails	880 000	596 847	425 223
3 wagons de secours	370 000	530 998	530 998
Transformation de 3 wagons-grue	135 000	133 947	133 947
Les travaux sont terminés			
Commande de 1956			
3 wagons-grue	690 000	170 375	170 375
Bateaux			
Commande de 1955			
1 bateau pour le service des voyageurs sur le lac de Constance	900 000	973 025	510 534
Le bateau a été livré en 1956			
Usines électriques			
Usine d'Amsteg			
Remplacement d'interrupteurs à bain d'huile par des interrupteurs de haute capacité de rupture et montage de ceux-ci dans les conduites de départ	440 000	489 621	45 194
Achevé et décompté			

	Crédit	Dépenses	
		Total	de l'année 1956
		fr.	fr.
(Usine d'Amsteg)			
Acquisition de deux transformateurs à trois enroulements, avec interrupteurs ultra-rapides, en vue de l'établissement du couplage par groupe alternateur-transformateur	992 000	647 715	275 688
Construction de nouveau socles pour deux alternateurs monophasés	262 500	55	55
Installation d'un sixième alternateur monophasé	990 000	357 450	357 450
Installation de vannes-papillons à deux groupes de turbines	206 000	68 965	68 965
Usine de Ritom			
Adduction de la Garegna dans le lac de Ritom, 1 ^{re} étape	6 640 000	7 268 506	173 931
Achevé, mais non décompté			
Remplacement d'interrupteurs à bain d'huile par des interrupteurs de haute capacité de rupture et rebobinage de transformateurs	548 000	526 523	69 801
Achevé et décompté			
Adduction de l'Unteralpreuss dans le lac de Ritom	5 600 000	2 544 451	1 861 979
Acquisition de deux transformateurs à trois enroulements en vue de l'établissement du couplage par groupe alternateur-transformateur	812 000	300 000	300 000
Remplacement d'interrupteurs à gros volume d'huile par des interrupteurs de haute capacité de rupture; transformation de l'installation de distribution du courant de traction et de la salle de commande	917 000	124 754	124 754
Usine de Vernayaz			
Construction de cellules séparées avec installations de protection contre l'incendie pour les transformateurs à trois enroulements	336 000	386 669	289 744
Remplacement d'interrupteurs à gros volume d'huile par des interrupteurs de haute capacité de rupture	622 000	537 432	377 882
Remplacement des câbles de terre entre les alternateurs et les transformateurs par des câbles sous tension; introduction de la mise à la terre du point médian dans les alternateurs monophasés	202 000	109 432	109 432
Installation d'un nouvel enroulement statorique dans un alternateur monophasé . . .	266 000	209 932	209 932
Usine de Barberine			
Construction d'un barrage au Vieux Emosson	10 690 000	10 243 788	141 572
Achevé, mais non décompté			
Construction de deux immeubles avec logements de service pour le personnel de l'usine	519 000	415 966	415 966
Usine de Massaboden			
Remplacement de deux anciennes turbines par de nouvelles turbines Francis . . .	898 000	252 000	252 000
Lignes de transport			
Extension de la protection sélective à 66 kV dans le réseau de distribution d'Amsteg nord.	398 000	316 115	46 691
Extension de la protection sélective à 132 kV entre Vernayaz et Rapperswil . . .	242 000	191 426	32 769
Achevé et décompté			
Déplacement et transformation de la ligne de transport à 66 kV entre l'usine de Massaboden et la gare de Brigue	154 000	76 650	—
Montage d'un deuxième lacet de ligne pour la ligne de transport à 66 kV Vernayaz-Granges	430 000	412 307	112 307
Mise sous câble de la ligne de transport à 66 kV entre l'usine électrique et la voie ferrée Vernayaz-Martigny	160 000	101 580	101 580

	Crédit fr.	Dépenses	
		Total fr.	de l'année 1956 fr.
Sous-station de Puidoux			
Installation de deux transformateurs de réglage	985 000	325 500	325 500
Remplacement d'interrupteurs à gros volume d'huile par des interrupteurs de haute capacité de rupture et transformation de l'installation de distribution à ciel ouvert.	752 000	123 900	123 900
Sous-station de Göschenen			
Remplacement d'interrupteurs à bain d'huile par des interrupteurs de haute capacité de rupture et montage de ceux-ci dans les conduites de départ	370 000	105 256	5 113
Sous-station de Muttenz			
Remplacement d'interrupteurs à jet d'huile par des interrupteurs de haute capacité de rupture et d'isolation, en vue de l'introduction de la traction électrique dans la partie SNCF de la gare de Bâle	162 000	44 150	44 150
Sous-station de Steinen			
Remplacement d'interrupteurs à gros volume d'huile par des interrupteurs de haute capacité de rupture et montage de ceux-ci dans les conduites de départ	185 000	163 549	120 492
Sous-station de Sargans			
Construction d'un bâtiment de service pour l'entretien des lignes de contact	422 000	356 335	256 128
Sous-station de Seebach			
Construction d'un atelier central de réparation pour les interrupteurs et les transformateurs	230 000	221 073	120 851
Station de distribution de Mettlen			
Quote-part des CFF aux frais d'agrandissement de la station de distribution de Mettlen, propriété de la Société pour la construction et l'exploitation en commun de cette station	448 500	378 932	5 992
Ateliers			
Ateliers d'Yverdon			
Construction d'une nouvelle division de réparation des wagons, II ^e étape	4 930 000	4 536 068	618 756
Achevé et décompté			
Restauration et extension du magasin	1 518 000	16 019	16 019
Transformation de l'ancien atelier de peinture.	279 000	210 291	210 291
Ateliers de Bienna			
Reconstruction de l'atelier des wagons	2 750 000	309 380	309 380
Ateliers de Bellinzone			
Remplacement de cinq anciennes installations de chauffage par une nouvelle chaufferie centrale	980 000	670 240	670 240
Ateliers de Zurich			
Modification de la station de transformation de 5 kV en station de transformation de 11 kV	127 900	139 518	27 564
Achevé et décompté			
Acquisition d'une locomotive diesel-électrique pour le service de manœuvre	240 000	133 123	133 123

Crédit	Dépenses		
	Total		de l'année 1956
	fr.	fr.	
Ateliers de Coire			
Aménagement de l'installation hydraulique pour la production d'énergie électrique . Achevé et décompté	115 500	93 210	—
Divers ateliers			
Achat d'installations et de machines	1 658 400	1 604 607	1 587 093
Ateliers du service des travaux			
Construction d'un nouvel atelier de la superstructure à Hägendorf.	12 422 000	3 229 332	1 207 904
Complétement de l'installation de soudage des rails sur la place de dépôt du matériel de superstructure à Olten	765 000	499 139	332 188
Achat d'installations et de machines	240 000	93 771	93 771



L'installation «compactus» de la bibliothèque CFF permet de gagner de la place