

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1957)

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: 12.01.2026

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 l'année précédente:

	1956	1957	Différence
	Millions de francs		
Recettes du trafic-voyageurs	326,6	342,4	+ 15,8
Recettes totales du trafic-marchandises	486,4	517,6	+ 31,2
Total des recettes de transport	813	860	+ 47
Divers produits d'exploitation	72,5	76,4	+ 3,9
Total des produits d'exploitation	885,5	936,4	+ 50,9
Charges d'exploitation	648,1	668,8	+ 20,7
Excédent d'exploitation	237,4	267,6	+ 30,2
Charges nettes du compte de profits et pertes	189,2	192,6	+ 3,4
Excédent des produits	48,2	75	+ 26,8
Amortissement du solde des frais d'émission et de conversion des emprunts	4,5	—	— 4,5
Amortissements extraordinaire sur les réserves de matériel	10	5	— 5
Réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route	10	6	— 4
Constitution d'une réserve générale de construction	—	40	+ 40
Bénéfice net de l'exercice	23,7	24	+ 0,3
Solde actif de l'année précédente	1,5	1,2	— 0,3
Versement à la réserve légale	8	8	—
Intérêts du capital de dotation	16	16	—
Solde actif à disposition de l'Assemblée fédérale	1,2	1,2	—

Une fois de plus, le compte d'exploitation de 1957 présente des chiffres records, qu'il s'agisse des produits ou des charges. En revanche, l'excédent d'exploitation comme l'excédent des produits, lequel représente l'excédent des produits sur les charges ordinaires du compte de profits et pertes, restent au-dessous des résultats records de 1955.

Les *produits d'exploitation*, dont 90 % proviennent des recettes de transport, ont augmenté de 50,9 millions de francs et les *charges d'exploitation* de 20,7 millions par rapport à l'année précédente. Une comparaison n'est possible que pour les produits d'exploitation. On ne peut en effet pas comparer les charges d'exploitation d'une année à l'autre, parce que les comptes de 1956 ont été grevés d'un versement unique de plus de 20 millions de francs à la caisse de pensions et de secours, par suite de l'augmentation du gain réel découlant de l'arrêté fédéral du 21 mars 1956, tandis que, pour 1957, le compte d'exploitation ne comprend aucune charge extraordinaire de ce genre. De ce fait, les charges d'exploitation ordinaires dépassent de plus de 40 millions de francs le chiffre de 1956; l'augmentation des produits d'exploitation a été ainsi presque annulée. Pour la même raison, l'excédent d'exploitation et l'excédent des produits apparaissent trop favorables par rapport à l'année précédente, alors que l'année 1957 est à peine meilleure que 1956.

L'*excédent d'exploitation*, 267,6 millions de francs, s'est accru de 30,2 millions comparativement au chiffre de l'année précédente. Le premier semestre participe à cette amélioration pour 28,7 millions de francs, le deuxième pour 1,5 million seulement. Si nous considérons de plus près le deuxième semestre, nous noterons encore une augmentation de 8,8 millions de francs pour le troisième trimestre. Pour le dernier trimestre, en revanche, on enregistre une diminution de 7,3 millions de francs. Ce fléchissement de l'excédent d'exploitation provient du recul du trafic des marchandises et de l'augmentation des charges.

La *charge nette du compte de profits et pertes*, 192,6 millions de francs, représente la différence entre les charges ordinaires, 219,6 millions de francs (amortissements des immobilisations, frais de capitaux, versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours, allocations de renchérissement aux pensionnaires, etc.).

et les produits ordinaires, 27 millions de francs (amortissements et intérêts internes, produit brut des terrains achetés en vue d'extension future, produit des participations, produit des valeurs réalisables et disponibles, etc.). Les écarts par rapport à l'année précédente sont peu importants.

L'excédent des produits, 75 millions de francs, concerne, dans la proportion des neuf dixièmes, les neuf premiers mois de l'année. Les trois derniers mois n'interviennent que pour 7,6 millions de francs :

	Janvier à septembre	Octobre à décembre	Année entière
	En millions de francs		
Excédent d'exploitation	211,9	55,7	267,6
Charges nettes du compte de profits et pertes.	144,5	48,1	192,6
Excédent des produits	67,4	7,6	75

Cette importante somme de 75 millions de francs permet d'affecter 51 millions aux amortissements et à la constitution de provisions extraordinaires, savoir : 5 millions comme amortissement, par mesure de prévoyance, sur les stocks de matériel, 6 millions comme versement à la réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route et 40 millions comme dotation à une réserve générale pour les constructions. Cette nouvelle réserve est destinée à alléger l'autofinancement de constructions et d'acquisitions, comme aussi à préserver le compte de profits et pertes des prochaines années d'une surcharge pouvant provenir de dépenses de construction non actives de nature extraordinaire. L'explication circonstanciée des articles précités figure dans le chapitre consacré au compte de profits et pertes, pages 65/68.

Dans les bonnes années (1951 à 1953) et très bonnes années (1954 à 1957), nous avons pu procéder à des amortissements et alimenter des provisions extraordinaires pour plus de 250 millions de francs, afin d'affermir la situation financière des Chemins de fer fédéraux, savoir :

	En millions de francs
Couverture de l'insuffisance d'amortissements sur les groupes d'immobilisations «frais généraux» et «infrastructure»	158,3
Constitution d'une réserve générale de construction	40
Versement à la réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route	26
Amortissements extraordinaires sur les stocks de matériel	19
Divers amortissements et provisions extraordinaires	10

Pendant les mêmes années, il a encore été versé 56 millions de francs à la réserve légale, qui, à fin 1957, ne représentait toutefois que 6,5 % des recettes de trafic de l'exercice.

Considérés isolément, les chiffres précités sont impressionnantes. Cependant, pour une entreprise importante et sensible aux crises comme le sont les CFF, et compte tenu des travaux en retard et des ouvrages à venir, les réserves et provisions se révèlent modestes, comparées à celles d'une entreprise industrielle privée financièrement solide.

Après les amortissements et les versements aux provisions extraordinaires, nous enregistrons un bénéfice net de 24 millions de francs. Compte tenu du solde actif de l'année précédente, ce bénéfice s'élève à 25,2 millions de francs. Nous avons versé 8 millions de francs à la réserve légale et affecté 16 millions de francs au service d'un intérêt de 4 % sur le capital de dotation. Nous proposons de porter à nouveau le solde actif restant, 1,2 million de francs, que nous tenons à la disposition de l'Assemblée fédérale.

On peut se demander si, eu égard à la forte diminution des produits depuis novembre 1957, un intérêt sur le capital de dotation au taux entier de 4 % peut être proposé. Mais, le résultat de l'année reste encore très bon dans l'ensemble; l'article 16 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux prescrit, dans le cas présent, de verser un intérêt de 4 %. Il n'y a rien à objecter, puisque à côté des versements à la réserve légale, nous avons, de prime abord, procédé à des amortissements et alimenté des provisions extraordinaires.

Nous enregistrons ce résultat très favorable à un moment où les chiffres décevants des derniers mois et l'incertitude de l'avenir nous causent quelque souci. Une fois de plus, nous constatons combien le résultat financier d'une entreprise de chemin de fer peut varier rapidement et dans une forte mesure.

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 fait. Au surplus, ces charges 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 1956 fr.	Budget de 1957 fr.	Compte de 1957 fr.
Traitements et salaires	325 687 741	331 588 200	335 220 000
Allocations de renchérissement	23 575 078	24 035 800	32 039 467
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	349 262 819	355 624 000	367 259 467
Indemnités de résidence	10 027 886	10 040 700	10 649 531
Allocations et suppléments d'enfants	10 311 559	10 150 500	12 082 237
Autres éléments des traitements et salaires	2 189 647	1 921 900	1 952 052
Total des traitements et salaires, y compris les éléments s'y rapportant	<hr/>	371 791 911	377 737 100
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Allocations supplémentaires du personnel roulant	10 333 420	9 056 700	10 494 284
Indemnités de service de nuit	7 353 132	7 095 700	7 594 229
Indemnités de voyage de service et de déplacement	4 909 811	4 580 000	5 094 139
Indemnités diverses	1 300 310	1 735 200	2 410 464
Uniformes	4 235 865	4 906 300	5 362 219
Contributions périodiques à la caisse de pensions et de secours (CPS).	23 417 050	23 811 700	24 197 486
Versement unique à la CPS pour l'augmentation du gain assuré	31 381 386	4 000 000	3 674 000
Contributions à l'AVS	7 341 123	7 504 800	7 755 615
Assurance-accidents	7 649 147	7 483 200	8 663 824
Autres dépenses pour le personnel	504 095	467 000	499 674
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	470 217 250	448 377 700	467 689 221
Participations de tiers aux dépenses du personnel, participations aux primes de l'assurance-accidents	—4 195 429	—3 990 700	—4 432 974
Dépenses pour le propre personnel	<hr/>	466 021 821	444 387 000
Dépenses pour main-d'œuvre étrangère à l'administration	<hr/>	12 015 467	8 519 500
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Dépenses à la charge du compte de profits et pertes:			
Versements complémentaires à la CPS destinés à couvrir l'intérêt du déficit de la réserve mathématique et la garantie de l'intérêt.	24 003 543	24 000 000	24 748 636
Incorporation dans la CPS des allocations de renchérissement aux pensionnaires selon ancien régime	—	—	12 900 000
Allocations de renchérissement aux pensionnaires	19 176 654	17 700 000	8 223 993
Total des charges pour le personnel	<hr/>	521 217 485	494 606 500
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	522 387 222		

		Différence en millions de francs par rapport au compte 1956	budget 1957
Les différences, par rapport au compte 1956 et au budget 1957, découlent des facteurs énumérés ci-après:			
Augmentation de l'effectif du propre personnel	+ 6,9	+ 4,4	
Accroissement de la rétribution moyenne provenant encore de l'entrée en vigueur en 1955 du nouveau règlement sur les nominations et les promotions, ainsi que de l'application des nouveaux rapports de service du personnel non soumis au statut des fonctionnaires	+ 5,3	+ 0,6	
Allocations de renchérissement au personnel actif			
— Augmentation des allocations de renchérissement de 7 à 9 %, du minimum garanti de 560 à 720 francs pour les mariés et de 490 à 630 francs pour les célibataires, selon arrêté fédéral du 18 décembre 1956	+ 7,1	+ 7,1	
— Augmentation des suppléments pour enfants de 30 à 60 francs en vertu du même arrêté fédéral	+ 1,2	+ 1,2	
— Augmentation des allocations de renchérissement ou octroi d'allocations transitoires s'ajoutant aux allocations supplémentaires du personnel roulant, aux indemnités de service de nuit, de voyage de service, de déplacement et à d'autres indemnités	+ 0,6	+ 1,8	
— Augmentation des allocations de renchérissement de 9 à 12 %, avec effet au 1 ^{er} décembre 1957, et adaptation correspondante des montants minimums selon arrêté fédéral du 20 décembre 1957	+ 0,9	+ 0,9	
Versement unique à la CPS en compensation de l'insuffisance de la réserve mathématique provenant de l'augmentation du gain assuré.	— 27,7	— 0,3	
Augmentation des primes CNA à la suite de l'élévation des salaires maximums assurables de 9000 à 12 000 francs	+ 0,8	+ 0,8	
Accroissement des dépenses pour main-d'œuvre étrangère	+ 1,2	+ 4,7	
Augmentation des versements complémentaires à la CPS par suite de l'adaptation à l'AVS des suppléments d'invalidité entraînant un accroissement du déficit du capital de couverture	+ 0,7	+ 1,0	
Augmentation des allocations de renchérissement aux pensionnaires selon arrêtés fédéraux des 18 décembre 1956 et 20 décembre 1957	+ 2,0	+ 2,0	
Divers	<u>+ 2,2</u>	<u>+ 3,6</u>	
	+ 1,2	+ 27,8	

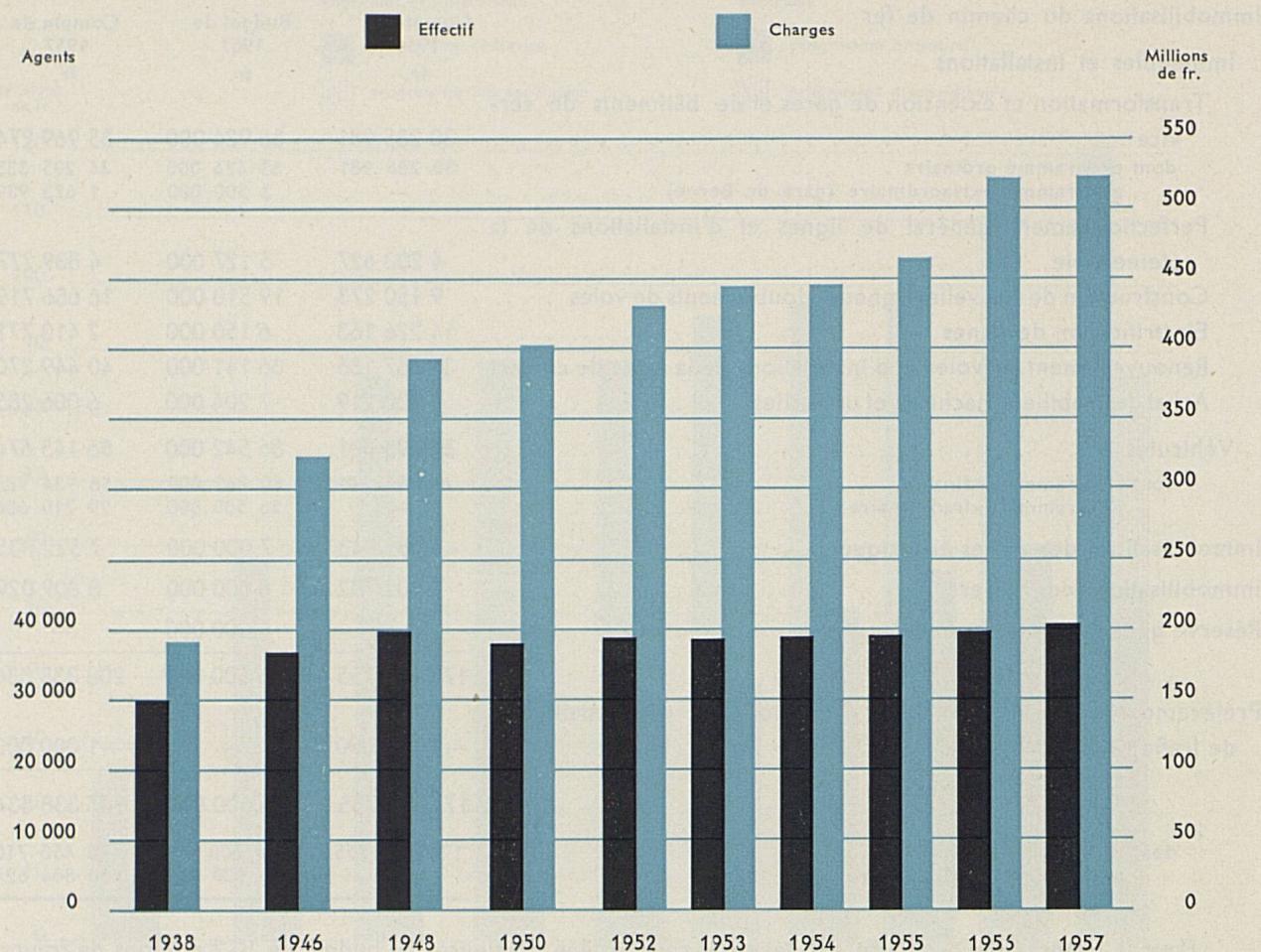
Si, entre 1956 et 1957, la différence des frais de personnel est faible, cela provient du fait que la première de ces deux années a été grevée d'un versement unique à la caisse de pensions et de secours par suite de l'augmentation du gain réel. Si nous ne tenons pas compte de cette charge extraordinaire, les dépenses pour le personnel accusent une augmentation de plus de 20 millions de francs par rapport à l'année précédente.

L'article «*participations de tiers aux dépenses du personnel, participations aux primes de l'assurance-accidents*» comprend les indemnités de chômage et rentes de la CNA, ainsi que de l'assurance militaire, les allocations pour perte de gain en cas de service militaire, la participation du personnel aux primes de l'assurance contre les accidents non professionnels et autres.

Les versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours représentent les intérêts (21,5 millions de francs) à servir par les Chemins de fer fédéraux sur le déficit de la réserve mathématique, ainsi que la différence (3,2 millions de francs) entre l'intérêt effectif et l'intérêt de 4 %, garanti par les statuts, sur les avoirs de la caisse que gèrent les Chemins de fer fédéraux.

Le 1^{er} janvier 1957, les rentes des pensionnaires retraités avant 1949 ont été adaptées aux rentes des pensionnaires retraités en 1949, et leurs allocations ordinaires de renchérissement, converties en une prestation de la caisse, raison pour laquelle ces allocations de renchérissement ont disparu. D'autre part, les CFF compensent l'augmentation des charges du capital de couverture résultant de l'incorporation dans la CPS des allocations de renchérissement aux pensionnés selon l'ancien régime, par des versements annuels équivalant aux allocations ordinaires de renchérissement de 1956 (12,9 millions de francs).

Effectif et charges de personnel



Compte de construction

(Pages 72/73)

Le délai légal ayant expiré sans que le référendum ait été demandé, l'arrêté fédéral sur l'augmentation des dettes à intérêt fixe des Chemins de fer fédéraux est entré en vigueur le 15 avril 1957. Les Chemins de fer fédéraux sont ainsi autorisés à éléver leurs dettes à intérêt fixe de 500 millions de francs, afin d'assurer le financement d'un programme extraordinaire de construction comprenant l'acquisition de véhicules moteurs électriques et diesel en remplacement de locomotives à vapeur (140 millions de francs), l'accroissement du parc des wagons (110 millions de francs), l'agrandissement de la gare de Berne (60 millions de francs) et la première étape d'extension des gares de Zurich et de Bâle (190 millions de francs). Le budget de construction pour l'année 1957 prévoyait déjà des montants partiels pour la mise en œuvre du programme extraordinaire d'acquisition de véhicules et pour l'ouverture du chantier de la nouvelle gare de Berne, de façon à ce que les travaux puissent débuter dès l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral.

Tout en approuvant le budget augmenté des sommes à consacrer au programme extraordinaire, le Conseil fédéral, soucieux de ne pas ajouter encore à la suractivité, a invité les Chemins de fer fédéraux à reconsidérer le degré d'urgence des travaux inscrits au budget ordinaire. Il désire que les dépenses effectives restent inférieures au budget d'environ 15 millions de francs. Toutefois, les sommes affectées aux constructions imposées du dehors aux Chemins de fer fédéraux (déplacement de la voie sur le tronçon Weesen/Gäsi—Mühlehorn, afin de libérer le tracé de la nouvelle route du lac de Walenstadt, et construction d'un silo à céréales pour l'administration fédérale des blés à Wil) pourront être imputées sur cette réduction. Etant donné que ces deux ouvrages coûteront 6,9 millions de francs, la réduction, en fin de compte, se trouvera ramenée à 8,1 millions de francs.

Par rapport au budget et au compte de 1956, les dépenses de construction se présentent comme il suit:

Immobilisations du chemin de fer	Compte de 1956 fr.	Budget de 1957 fr.	Compte de 1957 fr.
Immeubles et installations			
Transformation et extension de gares et de bâtiments de service	30 285 981	36 926 000	35 969 274
dont programme ordinaire	30 285 981	33 426 000	34 295 335
programme extraordinaire (gare de Berne)	—	3 500 000	1 673 939
Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie	4 203 627	5 127 000	4 839 277
Construction de nouvelles lignes et doublements de voies	9 150 273	19 510 000	16 686 719
Electrification de lignes	14 226 163	6 150 000	2 410 771
Renouvellement de voies et d'installations de la ligne de contact	35 667 186	36 141 000	40 449 270
Achat de mobilier, machines et ustensiles	7 530 219	7 204 000	6 006 285
Véhicules	61 195 681	86 542 000	86 145 674
dont programme ordinaire	61 195 681	60 042 000	56 934 988
programme extraordinaire	—	26 500 000	29 210 686
Immobilisations des usines électriques	7 081 843	7 000 000	7 522 035
Immobilisations des ateliers	5 302 782	8 000 000	8 309 029
Réserve générale pour imprévu	—	4 000 000	—
	174 643 755	216 600 000	208 338 334
Prélèvement sur la réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route	—2 000 000	—	—1 000 000
Total	172 643 755	216 600 000	207 338 334
dont programme ordinaire	172 643 755	186 600 000	176 453 710
programme extraordinaire	—	30 000 000	30 884 624

Pour le programme ordinaire, les dépenses sont restées inférieures au budget de 10,2 millions de francs. En revanche, pour le programme extraordinaire, le budget a été dépassé de 0,9 million de francs. Sur le total, les dépenses effectives sont donc restées inférieures aux prévisions de 9,3 millions de francs, ce qui demeure dans les limites souhaitées par le Conseil fédéral.

Nous relevons ce qui suit au sujet des écarts les plus importants entre les prévisions et les dépenses effectives:

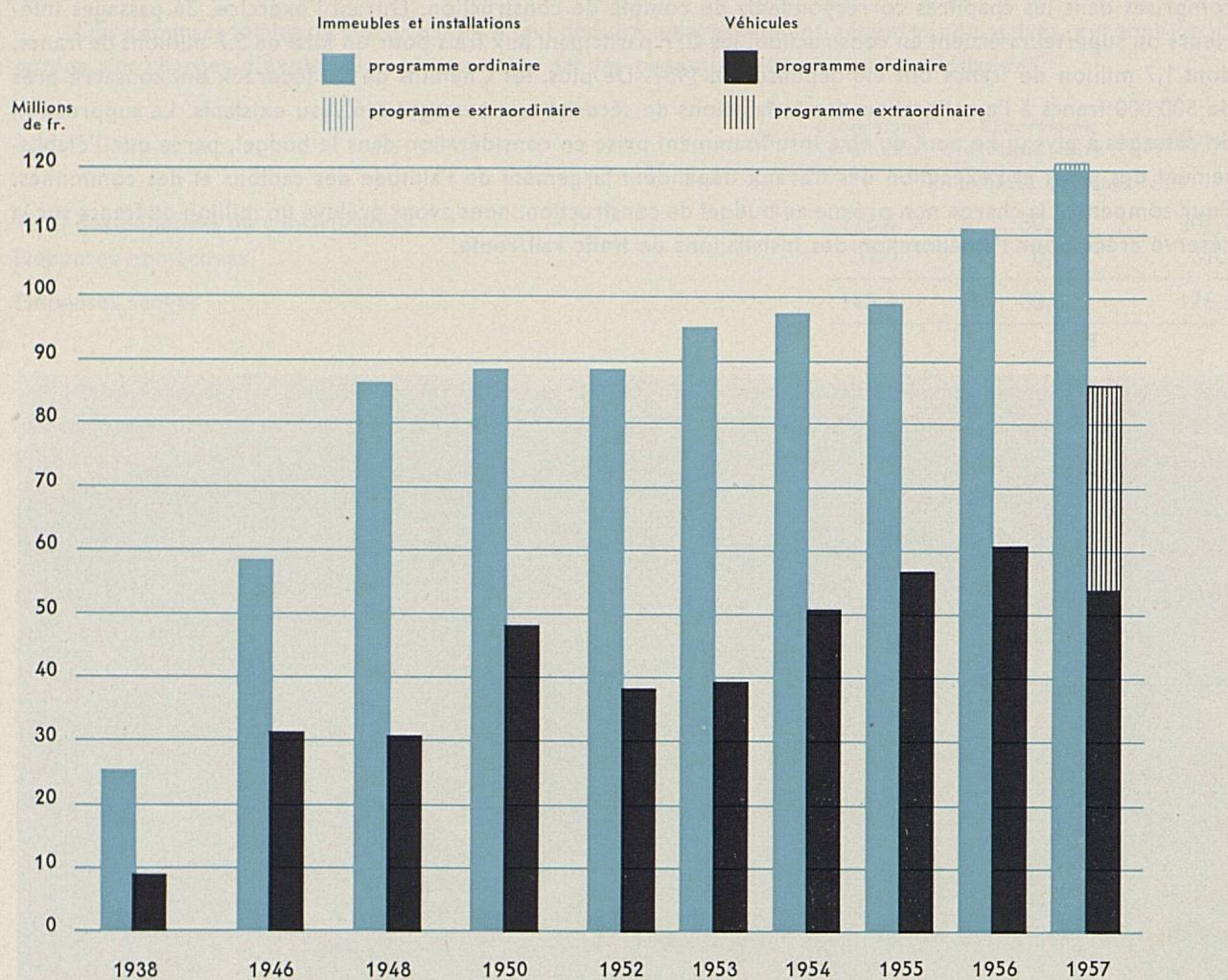
Transformation et extension de gares et de bâtiments de service. Pour l'essentiel, le programme ordinaire de construction a pu se dérouler conformément au budget. Pour des raisons de politique conjoncturelle, la transformation du buffet de la gare d'Olten a dû être renvoyée à l'exercice de 1958. De plus, les ouvrages suivants, bien qu'ils figurent au budget, n'ont pas été mis en chantier: déplacement de la voie en vue de la suppression de passages à niveau et extension de la gare de Baden; extension de la gare d'Effretikon; installation d'un nouvel enclenchement électrique à Zurich g. p. Les projets ne sont pas encore définitivement établis et, pour les deux premiers ouvrages, les pourparlers avec les cantons et les communes ne sont pas terminés.

Si les dépenses du programme extraordinaire sont restées inférieures aux prévisions budgétaires, c'est que les travaux d'agrandissement de la gare de Berne ont débuté plus tard qu'on ne le pensait. Ce retard est dû au projet de construction d'un parc à automobiles couvert venant se substituer à la simple couverture des quais prévue à l'origine.

Construction de nouvelles lignes et doublements de voies. La mise en chantier des doublements de voies sur les tronçons Daucher—Bienne, Bâle CFF—Bâle gare badoise (ligne de raccordement) et Zurich—Meilen—Rapperswil a dû être renvoyée. Dans les trois cas, les projets ne sont pas au point et les pourparlers avec les cantons et les communes demeurent en suspens.

Le déplacement de la voie sur le tronçon Weesen/Gäsi—Mühlehorn qui libérera le tracé actuel pour la construction de la nouvelle route du lac de Walenstadt a subi quelque retard. Le délai prévu pour l'achèvement des travaux pourra néanmoins être respecté.

Dépenses de construction



Electrification de lignes. La diminution des dépenses par rapport au budget provient avant tout de ce que, dans l'électrification de la partie ouest de la gare aux voyageurs de Bâle, vu les conditions particulières de cette gare frontière à plusieurs systèmes de courant, les travaux n'ont pas avancé comme il était prévu. De plus, nous n'avons pas voulu commencer les travaux d'électrification sur le tronçon Oberglatt—Niederweningen avant d'avoir trouvé la solution la plus rationnelle. La traction électrique sera toutefois introduite à la date prévue.

Renouvellement de voies et d'installations de la ligne de contact. Le dépassement provient de ce que nous avons dû renouveler des voies avec du matériel neuf, alors que nous avions prévu de réutiliser du matériel mi-valeur. En outre, nous avons renouvelé un très grand nombre de branchements à la gare de Zurich pour préparer la nouvelle installation d'enclenchement électrique.

Achat de mobilier, machines et ustensiles. Les dépenses sont restées inférieures au budget, d'une part à cause d'un retard dans l'acquisition de machines pour la nouvelle comptabilité du trafic des marchandises et des animaux, et, d'autre part, en raison de la compression des crédits demandée par le délégué aux possibilités de travail.

Véhicules. Si les sommes dépensées dans le cadre du programme ordinaire sont restées inférieures aux prévisions budgétaires, c'est avant tout parce que les livraisons des voitures commandées en 1956 ont subi du retard. En sens inverse, le montant porté au budget pour le programme extraordinaire a été dépassé, parce que la commande de locomotives diesel pour le service de ligne, primitivement prévue pour l'année 1958 seulement, a été passée avec la commande annuelle de 1957. Ces véhicules, dont nous avons un urgent besoin, pourront donc être livrés à un rythme accéléré. En outre, les grandes commandes nous permettent d'obtenir des conditions plus avantageuses.

Les sommes affectées aux *suppressions de passages à niveau* ne sont pas mentionnées séparément; elles sont comprises dans les chapitres correspondants du compte de construction. Durant l'exercice, 34 passages inférieurs ou supérieurs étaient en construction, les CFF participant aux frais pour un total de 5,7 millions de francs, dont 1,7 million de francs ont été dépensés en 1957. De plus, les Chemins de fer fédéraux ont consacré près de 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 de l'attitude des cantons et des communes. Pour compenser la charge non prévue au budget de construction, nous avons prélevé un million de francs sur la réserve créée pour l'amélioration des installations de trafic rail/route.



**Lignes Wallisellen—Dübendorf
Wallisellen—Dietlikon**

Suppression de cinq passages à niveau

I—V = Passages à niveau supprimés

A—B = Double voie Zurich—Winterthour

D—E = Ancien tracé de la ligne Wallisellen—Dübendorf

C—E = Ligne déviée Wallisellen—Dübendorf (avec infrastructure pour la future seconde voie)

F—G = Autoroute Zurich—Winterthour avec (à gauche) passage inférieur sous la ligne Wallisellen—Dübendorf

H—J = Route Wallisellen—Dübendorf avec passage inférieur sous les deux lignes de chemin de fer (à l'avant-plan)

Pour financer les dépenses de construction, nous avons procédé comme il suit:

Des dépenses totales de construction, il faut déduire au préalable les dépenses non actives, qui sont incorporées aux charges d'exploitation et couvertes par les produits normaux de l'exploitation:

	Programme ordinaire	Programme extraordinaire	Total
en millions de francs			
Total des dépenses de construction	176,4	30,9	207,3
Dépenses non actives	31,0	0,1	31,1
Dépenses actives	145,4	30,8	176,2

Selon la loi sur les Chemins de fer fédéraux, les 145,4 millions de francs du programme ordinaire doivent être couverts par les ressources provenant des amortissements sur les immobilisations. Juridiquement, nous pouvons faire entrer dans ces ressources non seulement les amortissements de l'année en cours, mais encore ceux qui n'ont pas été réemployés durant les années ayant suivi l'assainissement et qui ont provisoirement servi à rembourser des dettes. En 1957, nous avons dû prélever 27,0 millions de francs sur cette «réserve d'amortissement», qui est encore de 196,3 millions de francs à la fin de l'exercice.

Aux termes de l'arrêté fédéral sur l'augmentation des dettes à intérêt fixe des Chemins de fer fédéraux, les 30,8 millions de francs du programme extraordinaire peuvent être fournis par des tiers. Mais, en 1957, nous n'avons pas eu besoin de recourir à ces bailleurs de fonds. Grâce aux bons résultats de l'exercice, nous avons pu nous assurer les moyens financiers nécessaires en plus des amortissements annuels en nous servant de l'excédent de produits retenus dans l'entreprise sous forme de provisions, réserves et amortissements des valeurs réalisables et disponibles. Il ne s'agit ici que d'une utilisation momentanée de ressources disponibles pour financer les constructions. Si les provisions et réserves devaient être affectées à leurs fins propres, par exemple si la réserve légale devait servir à couvrir des déficits, nous devrions alors élever en conséquence le plafond des dettes.

Compte d'exploitation

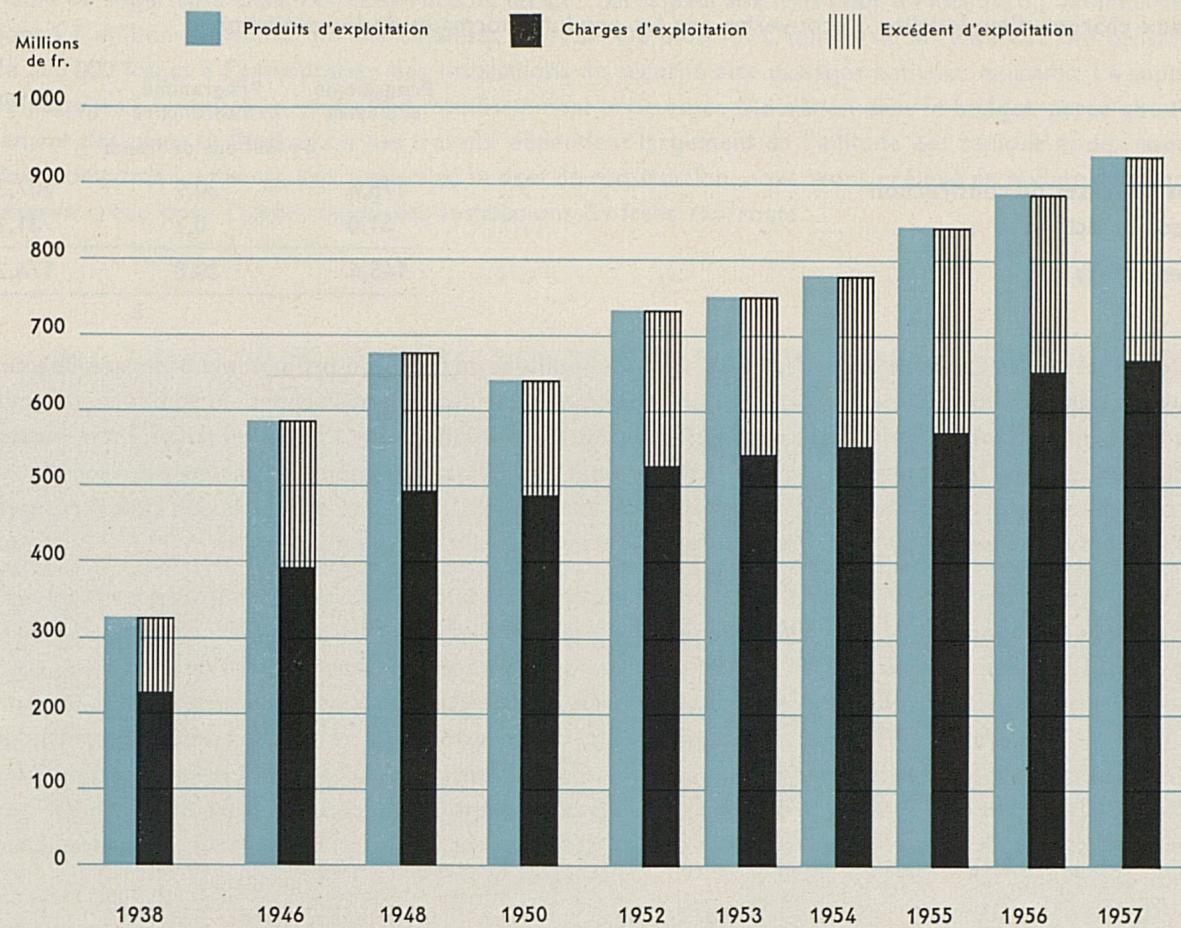
(Pages 74/75)

Pour les années 1955-1957, le compte d'exploitation se présente comme il suit :

	Compte de 1955		Compte de 1956		Compte de 1957	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Produits	839 394 372	100	885 544 949	100	936 391 570	100
Charges	569 443 173	67,8	648 102 814	73,2	668 841 350	71,4
Excédent	269 951 199	32,2	237 442 135	26,8	267 550 220	28,6

Les produits aussi bien que les charges ont augmenté par rapport à l'année précédente. Les *produits d'exploitation* ont progressé de 50,9 millions de francs, ou 5,7 %, et les *charges d'exploitation* de 20,7 millions de francs, ou 3,2 %. L'*excédent d'exploitation* de l'année 1956 a été dépassé de 30,2 millions de francs, ou 12,7 %.

Compte d'exploitation



Produits d'exploitation

Les recettes de transport, facteur le plus important des produits, ont évolué comme il suit depuis 1955:

	Compte de 1955		Compte de 1956		Compte de 1957	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Trafic-voyageurs	315 084 951	40,8	326 625 322	40,2	342 413 419	39,8
Trafic-marchandises	457 234 018	59,2	486 363 375	59,8	517 601 379	60,2
Transport des bagages et colis express	27 552 764	3,6	30 193 098	3,7	30 808 926	3,6
Transports postaux	30 103 798	3,9	30 670 066	3,8	31 571 901	3,7
Transport des animaux	7 571 646	1,0	6 791 685	0,8	6 749 567	0,8
Transport des marchandises	392 005 810	50,7	418 708 526	51,5	448 470 985	52,1
	772 318 969	100	812 988 697	100	860 014 798	100

L'accroissement des recettes de 47 millions de francs, ou 5,8 %, par rapport au chiffre de l'année précédente, provient de tous les genres de trafic, à l'exception toutefois du transport des animaux. L'évolution du trafic est expliquée au chapitre consacré au trafic et à l'exploitation (pages 1-16). Les recettes provenant du trafic-marchandises dépassent pour la première fois 500 millions de francs.

<i>Les produits divers se décomposent en:</i>	<i>Compte de</i> <i>1955</i> <i>fr.</i>	<i>Compte de</i> <i>1956</i> <i>fr.</i>	<i>Compte de</i> <i>1957</i> <i>fr.</i>
Indemnités des chemins de fer étrangers et d'autres tiers pour prestations d'exploitation	19 124 704	20 805 545	20 403 324
Recettes de fermages et locations.	27 510 205	28 541 258	30 769 230
Produits divers	20 440 494	23 209 449	25 204 218
	67 075 403	72 556 252	76 376 772

Les *produits divers* sont de 3,8 millions de francs plus élevés qu'en 1956. Ce sont surtout les produits des exploitations affermées et les recettes provenant de travaux exécutés pour des tiers qui participent à cette amélioration.

Charges d'exploitation

Nous renonçons à expliquer ici en détail les écarts entre les différents chiffres du budget. D'une part, les prestations kilométriques inscrites au budget ont été sensiblement dépassées; d'autre part, l'augmentation des allocations de renchérissement n'avait pas pu être prise en considération dans le budget.

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

	<i>Compte de</i> <i>1956</i>		<i>Budget de</i> <i>1957</i>		<i>Compte de</i> <i>1957</i>	
	<i>fr.</i>	<i>%</i>	<i>fr.</i>	<i>%</i>	<i>fr.</i>	<i>%</i>
<i>Administration</i>	42 252 803	6,5	40 884 600	6,6	45 833 128	6,9
<i>Exploitation</i>	586 053 169	90,4	560 387 100	89,9	602 319 212	90,0
Direction et charges générales . . .	29 418 024	4,5	27 715 100	4,4	29 186 496	4,4
Prestations d'exploitation	385 314 935	59,5	359 510 000	57,7	389 013 839	58,1
Entretien	171 320 210	26,4	173 162 000	27,8	184 118 877	27,5
<i>Divers</i>	19 796 842	3,1	21 649 200	3,5	20 689 010	3,1
	648 102 814	100	622 920 900	100	668 841 350	100

Les charges d'exploitation ont progressé de 20,7 millions de francs, ou 3,2 %, par rapport à l'année précédente. Les dépenses pour le personnel ont fléchi de 1,5 million de francs, parce qu'exceptionnellement, en raison de l'augmentation du gain réel, l'exercice 1956 avait été grevé d'importants versements uniques à la caisse de pensions et de secours. Les dépenses de choses sont plus élevées de 22,2 millions de francs.

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. Ont surtout augmenté: les frais d'imprimés (+ 0,9 million de francs), les participations et subventions (+ 1 million de francs), les frais de magasinage de l'économat (+ 1 million de francs) et les contributions à la compensation tarifaire du camionnage officiel.

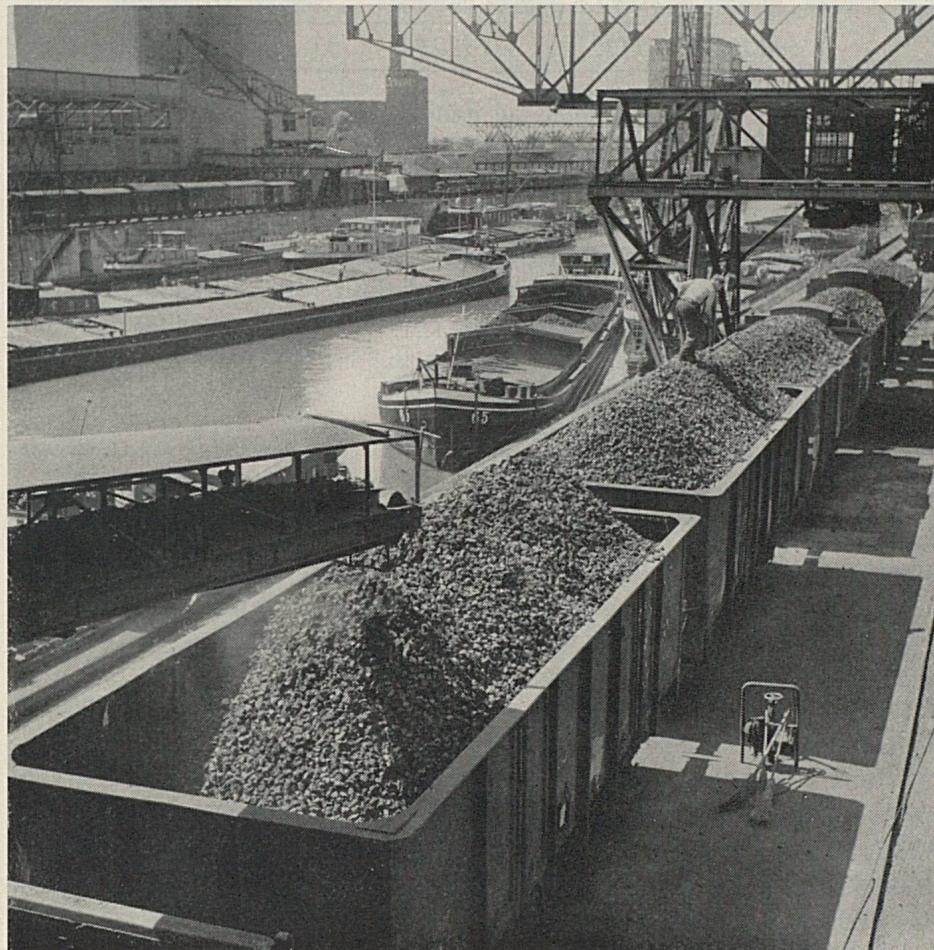
<i>Les frais d'exploitation, direction et charges générales, se décomposent comme il suit:</i>	<i>Compte de</i> <i>1956</i> <i>fr.</i>	<i>Budget de</i> <i>1957</i> <i>fr.</i>	<i>Compte de</i> <i>1957</i> <i>fr.</i>
<i>Direction du service des travaux (divisions des travaux des arrondissements, bureaux des ingénieurs de section, bureaux de construction)</i>	8 137 657	7 797 800	7 940 869
<i>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)</i> . .	5 715 580	5 221 800	6 309 100
<i>Direction du service de la traction (divisions de la traction des arrondissements)</i>	1 323 137	1 181 600	1 535 206
<i>Fermages et locations (pour des sections de lignes, véhicules, etc.)</i>	9 886 799	8 883 300	8 625 640
<i>Service assuré par des compagnies de chemins de fer étrangères ou d'autres tiers (communautés, service des trains et de traction)</i>	4 354 851	4 630 600	4 775 681
	29 418 024	27 715 100	29 186 496

Comme notre propre parc s'est accru, la mise à contribution de wagons des administrations étrangères a été moins forte qu'en 1956. Conséquemment, les dépenses pour fermages et locations ont aussi diminué.

Les frais des prestations d'exploitation se répartissent comme il suit entre les diverses branches d'exploitation:	Compte de 1956 fr.	Budget de 1957 fr.	Compte de 1957 fr.
Surveillance de la voie	11 357 334	10 614 700	11 462 821
Service des gares.	216 663 698	207 044 200	219 295 954
Accompagnement des trains	48 761 422	44 465 200	47 080 630
Traction	107 335 146	96 296 900	110 001 967
Service des bateaux sur le lac de Constance	1 197 335	1 089 000	1 172 467
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	385 314 935	359 510 000	389 013 839

L'augmentation de dépenses de 3,7 millions de francs par rapport à l'année précédente provient surtout du surplus de charges pour la consommation de courant de traction (+ 4,1 millions de francs) et pour l'accroissement du nombre des palettes destinées au transbordement des marchandises (+ 0,9 million de francs). Ce surcroît de dépenses est compensé en partie par une diminution des dépenses pour le personnel.

Les frais de traction se décomposent comme il suit:	Compte de 1956 fr.	Budget de 1957 fr.	Compte de 1957 fr.
Personnel des locomotives.	55 055 010	51 077 200	53 125 837
Courant de traction	32 781 562	29 955 000	36 859 911
Carburants solides et liquides	9 397 075	5 678 000	9 779 062
Autres frais du service des locomotives	608 371	615 000	752 002
Service de dépôt	5 400 912	5 244 900	5 432 306
Service des visiteurs	4 092 216	3 726 800	4 052 849
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	107 335 146	96 296 900	110 001 967



Une importante porte d'entrée de la Suisse:
le port du Rhin à Bâle

L'augmentation des frais de *courant de traction* a été causée par l'accroissement des prestations kilométriques des véhicules moteurs électriques et par les conditions hydrologiques défavorables de l'exercice. L'augmentation des frais de *carburants solides et liquides* découle des fluctuations de prix.

Les parcours des véhicules moteurs ont été les suivants:

	Compte de 1956 km	%	Budget de 1957 km	%	Compte de 1957 km	%
Véhicules moteurs électriques	79 960 953	91,2	79 000 000	92,6	81 662 495	91,3
Locomotives à vapeur et autres véhicules						
moteurs thermiques.	4 625 286	5,3	3 300 000	3,9	4 353 151	4,9
Tracteurs	3 043 473	3,5	3 000 000	3,5	3 393 383	3,8
	87 629 712	100	85 300 000	100	89 409 029	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 1956 fr.	Budget de 1957 fr.	Compte de 1957 fr.
Immeubles et installations	103 640 066	99 353 400	105 665 096
entretien ordinaire	74 738 701	70 383 400	76 556 899
dépenses de construction non actives.	28 901 365	28 970 000	29 108 197
Véhicules	67 680 144	73 808 600	78 453 781
entretien ordinaire	67 583 445	73 208 600	78 275 183
dépenses de construction non actives.	96 699	600 000	178 598
	171 320 210	173 162 000	184 118 877

Les charges d'entretien des véhicules sont de 10,8 millions de francs plus élevées qu'à l'année précédente. Cet accroissement est dû principalement aux travaux complémentaires faisant l'objet d'un programme s'étendant sur plusieurs années, ainsi qu'aux améliorations apportées à des véhicules.

Les charges figurant sous divers comprennent surtout les dépenses pour fournitures et prestations à la charge de tiers, les frais consécutifs à des événements ayant causé des dommages (incendies, déraillements, etc.), les prestations découlant de la responsabilité civile, les valeurs capitalisées des suppléments de rente, les dépenses pour la défense aérienne, etc. L'augmentation, par rapport à l'année précédente, provient principalement de dépenses plus élevées pour les dommages-responsabilité civile et du plus grand nombre de travaux exécutés pour des tiers.

Compte de profits et pertes

(Pages 76/77)

Compte tenu du solde actif de l'année précédente, le compte de profits et pertes présente un bénéfice net de 25,2 millions de francs, qui sera utilisé pour alimenter la réserve légale et servir un intérêt au capital de dotation.

Produits

L'excédent d'exploitation de 267,6 millions de francs constitue le produit principal du compte de profits et pertes. Il est de 30,2 millions de francs plus élevé que l'année précédente.

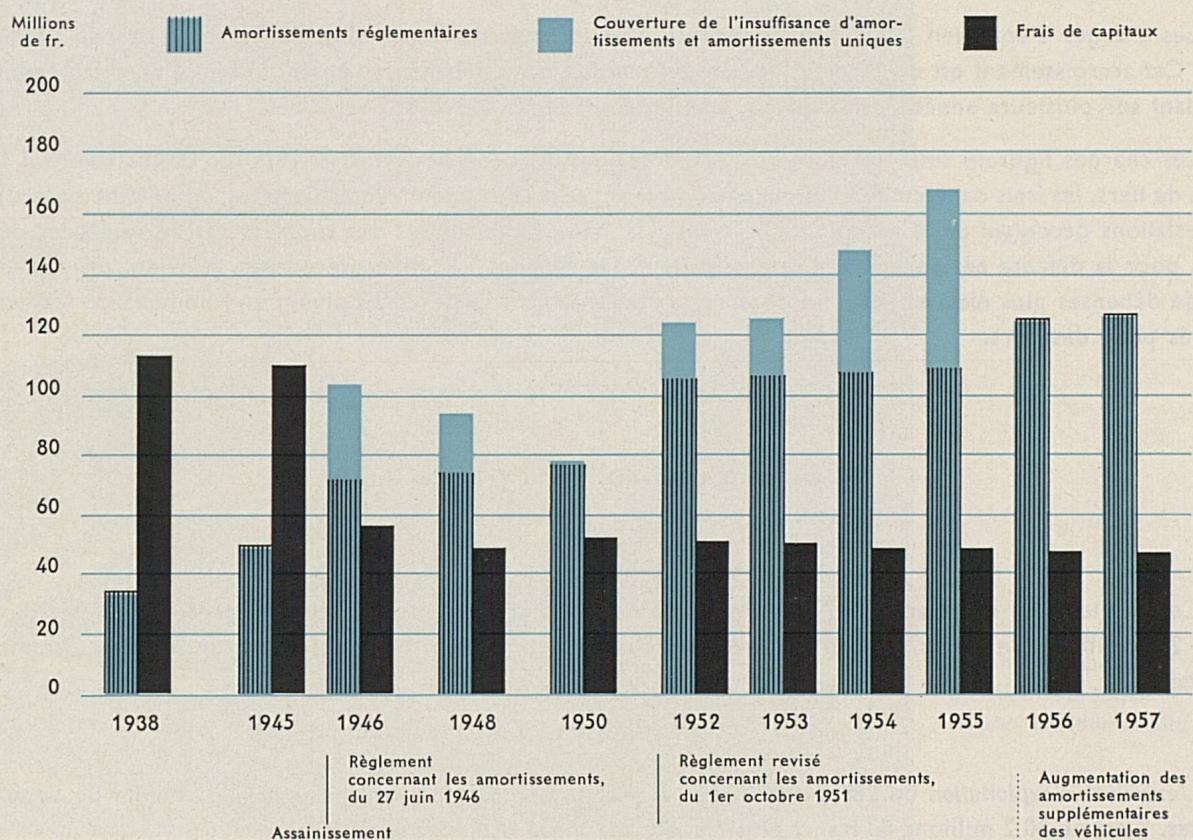
Les autres articles des produits s'inscrivent pour 28,3 millions de francs au total. De ce montant, 20,6 millions de francs représentent les amortissements et intérêts internes, qui figurent dans les produits uniquement au point de vue comptable. Ils correspondent aux amortissements et intérêts que certains services disposant de comptes de frais complets (par ex. les ateliers et les usines électriques) incluent 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:

	Compte de 1956 fr.	Budget de 1957 fr.	Compte de 1957 fr.
Amortissements réglementaires des immeubles, installations et véhicules:			
Amortissements ordinaires	94 430 713	98 000 000	97 936 572
Amortissements supplémentaires	27 100 000	21 600 000	25 100 000
Amortissements de soldes de valeurs comptables	526 951	600 000	701 574
	122 057 664	120 200 000	123 738 146
Amortissements de terrains achetés en vue d'extension future, ainsi que de participations	1 513 299	—	1 350 009
	123 570 963	120 200 000	125 088 155

Amortissements des immobilisations et frais de capitaux



Les amortissements ordinaires des immeubles, installations et véhicules, évalués selon la valeur primitive d'achat ou d'établissement, sont de 3,5 millions de francs plus élevés que l'année précédente. Cette augmentation, qui provient de l'accroissement de la valeur des immobilisations, se poursuivra ces prochaines années. Les amortissements (montants et taux) figurent en détail au compte des immobilisations et des amortissements (pages 80/81).

Les amortissements supplémentaires sont calculés 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; pour les véhicules, ils ne peuvent être portés en compte qu'aussi longtemps que l'Assemblée fédérale n'aura pas à prendre de décision au sujet de la couverture d'un déficit. Tant que le niveau des prix reste stationnaire, les amortissements supplémentaires reculent 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. Le montant prévu pour 1957 était trop bas, car, au moment de l'établissement du budget, la réévaluation des amortissements supplémentaires des véhicules n'était pas encore connue. Cette réévaluation, qui a exercé pour la première fois ses effets sur l'année comptable de 1956, a été opérée 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.

Les amortissements ordinaires et supplémentaires représentent ensemble 3,36 % (3,42 % en 1956) de la valeur comptable des immobilisations de toutes les installations, excepté les terrains.

Par mesure de précaution, un montant de 1,3 million de francs a été amorti sur les participations.

Dans les *amortissements des valeurs réalisables et disponibles*, d'un montant total de 5,2 millions de francs, un amortissement de 5 millions de francs est effectué par mesure de précaution sur les approvisionnements de matériel. La réserve d'évaluation constituée au cours des dernières années atteint ainsi 19 millions de francs, ce qui fait un peu moins de 13 % de la valeur d'inventaire des approvisionnements, calculée au prix de revient. Cette réserve permettra de compenser les fâcheuses répercussions des hausses de prix sur les budgets de construction et d'entretien.

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

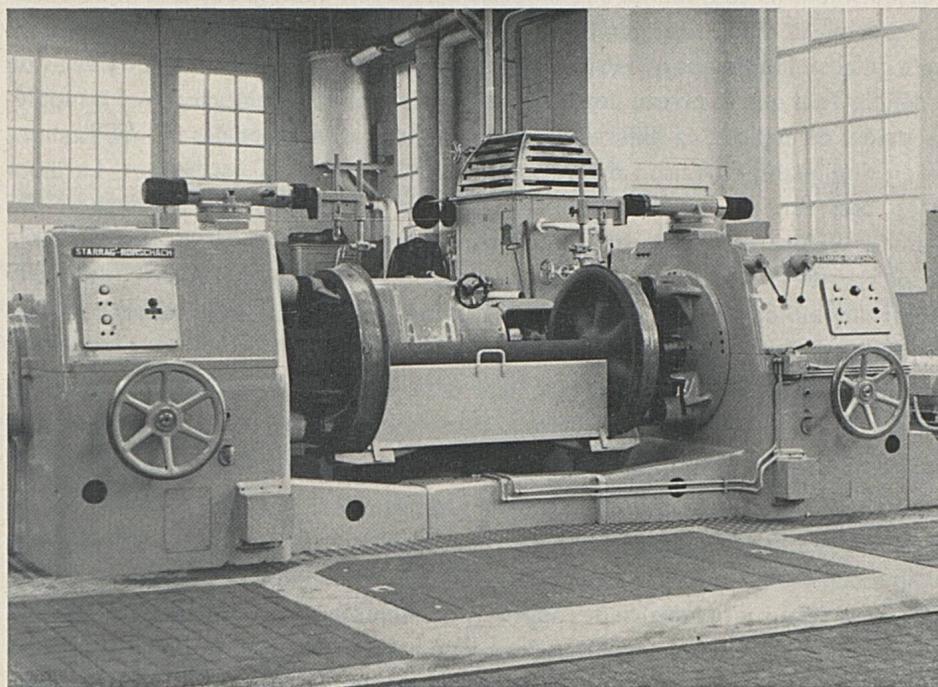
	Compte de 1956 fr.	Budget de 1957 fr.	Compte de 1957 fr.
Intérêts des engagements à longue échéance	42 768 869	41 839 000	42 119 017
Intérêts des engagements à courte échéance	3 101 548	3 282 000	4 069 482
Amortissements des frais d'emprunts	661 000	661 000	—
Frais de finances, commissions, frais, taxes de transfert, etc.	335 550	563 000	357 916
	46 866 967	46 345 000	46 546 415

Le recul des intérêts des engagements à longue échéance provient de la diminution régulière de notre dette obligataire; le taux moyen de l'intérêt a été, comme l'année précédente, de 3,15 %. En revanche, si les intérêts des engagements à courte échéance ont augmenté, c'est en raison surtout de l'accroissement des avoirs de la caisse de pensions et de secours. L'amortissement des frais d'emprunts est supprimé, le solde des frais d'émission et de conversion des emprunts ayant été amorti l'année précédente.

Les *versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours*, ainsi que les deux articles suivants, sont commentés au chapitre «Charges pour le personnel», pages 55/56.

La *réserve générale de construction* doit faciliter l'autofinancement des constructions et acquisitions. Elle est conforme à un principe économique généralement admis, selon lequel une entreprise devrait financer à tout le moins le renouvellement des installations existantes — donc maintenir sa substance — par ses propres moyens, c'est-à-dire sans l'aide de nouveaux capitaux. De plus, les Chemins de fer fédéraux s'apprêtent à entreprendre de grands travaux qui entraîneront de lourdes dépenses non actives de construction au débit du compte d'exploitation. C'est ainsi que les charges non actives du programme extraordinaire de construction sont de l'ordre de 30 millions de francs, auxquels s'ajouteront une vingtaine de millions de francs, si le programme d'aménagement d'abris antiaériens se réalise. La nouvelle réserve pourra être utilisée pour libérer en tout ou en partie les comptes annuels de telles charges.

La réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route a été dotée d'un nouveau montant de 6 millions de francs. Elle atteint ainsi 23 millions de francs, déduction faite du prélèvement effectué pendant l'exercice en faveur du compte de construction. Ces prochaines années, toutefois, elle sera fortement mise à contribution par les constructions nécessitées par l'amélioration du réseau routier, ainsi que par les coûteux travaux d'assainissement de la circulation à Baden et Rorschach.



Nouvelle fraiseuse
des ateliers principaux
d'Olten, pour les travaux
aux essieux montés

Bilan

(Pages 78/79)

Le bilan est caractérisé par l'accroissement des consolidations internes. Le rapport entre le capital propre et le capital de tiers a continué de s'améliorer:

	Fin 1945 (après l'assainissement)		Fin 1956		Fin 1957	
			Millions de francs			
	Capital propre :	%	Capital de tiers :	%	Capital propre :	%
Capital de dotation	400		400		400	
Réserve légale	—		48		56	
Réserves	10,4		38,2 ¹⁾		83,7	
Total	410,4	18,5	486,2	23,4	539,7	25,1
 <i>Capital de tiers :</i>						
Engagements à longue échéance	1575,3		1347		1322,3	
Engagements à courte échéance	230,3		246,3		287,6	
Total	1805,6	81,5	1593,3	76,6	1609,9	74,9
 <i>Total des capitaux</i>	<i>2216</i>	<i>100</i>	<i>2079,5</i>	<i>100</i>	<i>2149,6</i>	<i>100</i>

A vrai dire, le rapport entre le capital propre et le capital de tiers empirera de nouveau ces prochaines années en raison de la forte augmentation des budgets de construction.

¹⁾ Y compris la réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route qui figurait encore en 1956 dans les provisions.

Actif

Les immobilisations comprennent les immeubles, installations et véhicules, les ouvrages inachevés, les terrains acquis en vue d'extension future et les participations.

Le montant de beaucoup le plus important — les immeubles, installations et véhicules — a subi les modifications suivantes pendant l'exercice:

	Fin 1956	Fin 1957	Modification
	en millions de francs		
Frais d'acquisition ou d'établissement des immobilisations en service:			
Immeubles et installations	2761,8	2812,7	+ 50,9
Véhicules	1105,9	1133,7	+ 27,8
Total	3867,7	3946,4	+ 78,7

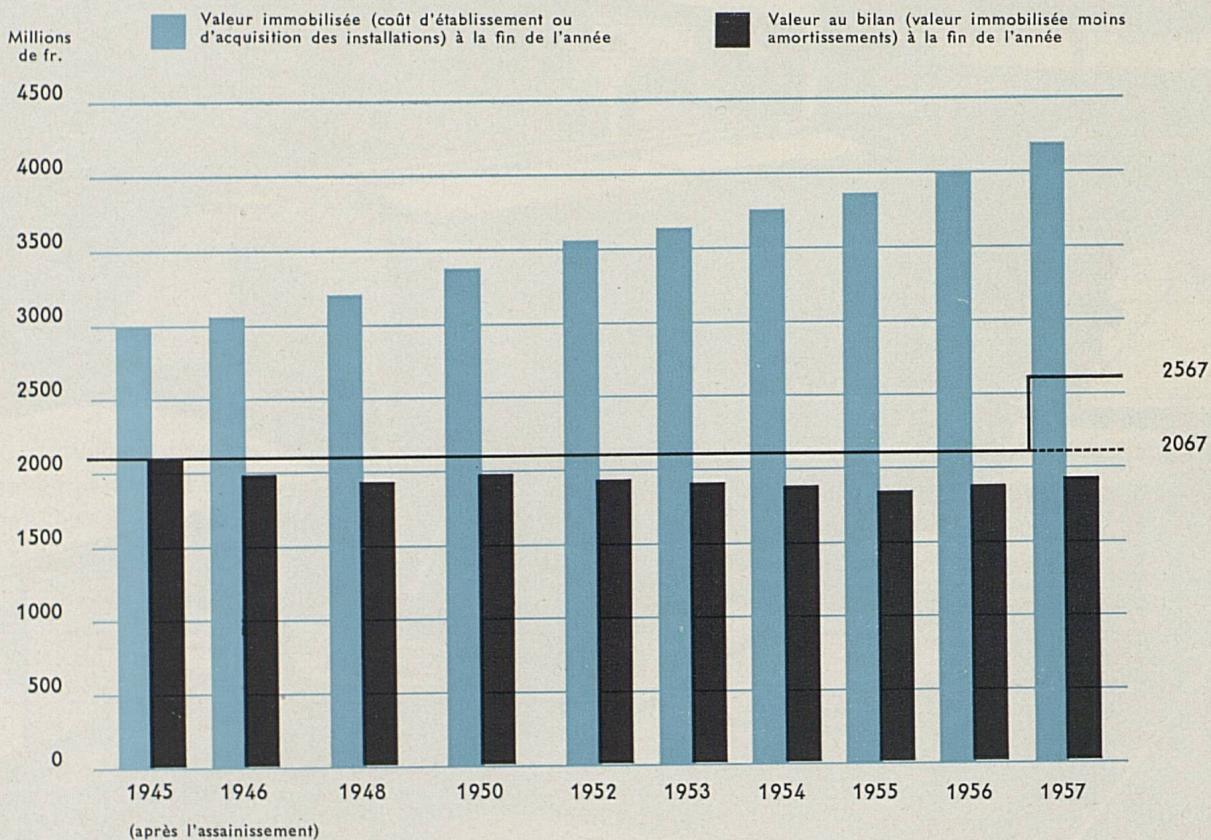
Etat des amortissements:

Immeubles et installations	1427,3	1480,3	+ 53,0
Véhicules	746,7	801,0	+ 54,3
Total	2174,0	2281,3	+ 107,3

Valeur au bilan (frais d'acquisition ou d'établissement, moins amortissements):

Immeubles et installations	1334,5	1332,4	— 2,1
Véhicules	359,2	332,7	— 26,5
Total	1693,7	1665,1	— 28,6

Immobilisations



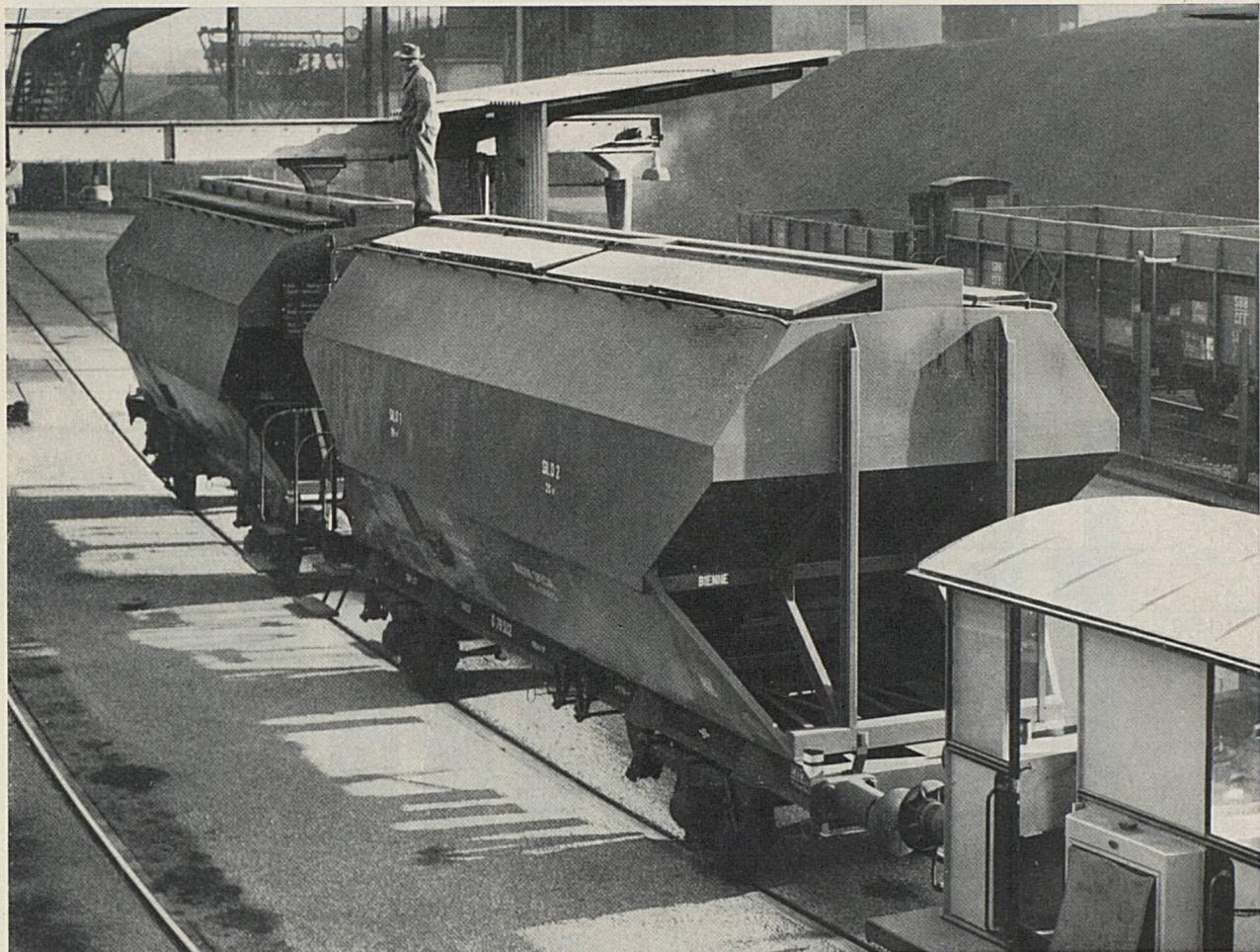
— Plafond légal de construction, qui ne peut être dépassé qu'en vertu d'un arrêté fédéral soumis au référendum (art. 18^e de la loi sur les chemins de fer fédéraux). Ce plafond, initialement fixé à 2067 millions de francs, a été élevé de 500 millions de francs, conformément à l'arrêté fédéral du 14 décembre 1956 concernant l'augmentation des dettes à intérêt fixe contractées par les CFF

Les ouvrages inachevés se sont accrus de 80 millions de francs, pour atteindre 183,5 millions de francs à fin 1957. Cet accroissement reflète de nouveau l'augmentation du budget de construction des années précédentes. A cela s'ajoute une certaine concentration de grands travaux, qui prendront plusieurs années et figureront par conséquent plus longtemps dans les comptes, en tant qu'ouvrages inachevés. Les terrains acquis en vue d'extension future ont augmenté de 8,1 millions de francs, alors que les participations ont diminué de 1,9 million de francs.

Dans les *valeurs réalisables et disponibles*, les liquidités (caisse, compte de chèques postaux, banques) ont diminué de 25,6 millions de francs et figurent au bilan pour 75,6 millions de francs. Cette diminution provient de l'accroissement des dépenses de construction et des acquisitions de matériel.

Les approvisionnements de matériel ont augmenté de 25,7 millions de francs pendant l'exercice et s'élèvent à 129,7 millions de francs. Les approvisionnements pour la construction et l'entretien des installations ont dû être adaptés à l'extension des programmes de construction et d'entretien. De même, l'emmagasinage de certaines matières d'exploitation, comme les combustibles, a été augmenté. Les approvisionnements ont été évalués avec prudence; en moyenne, la valeur comptable est inférieure de près de 13 % au prix de revient.

Les *prêts pour l'électrification de lignes de chemin de fer étrangères accédant à la Suisse* s'élèvent à 540 millions de francs. Les Chemins de fer fédéraux ne jouent que le rôle d'intermédiaires entre la Confédération et les réseaux étrangers, raison pour laquelle ce montant figure à l'actif et au passif du bilan.



Wagon-silo pour céréales d'une contenance de 40 m³ au total

Passif

Dans le *capital propre*, la réserve légale s'est accrue du versement annuel ordinaire de 8 millions de francs et elle a passé à 56 millions de francs. Pour la première fois apparaît la réserve générale de construction avec un montant de 40 millions de francs. Son but est exposé au chapitre «Compte de profits et pertes», pages 67. La réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route se trouvait jusqu'à présent parmi les provisions. Maintenant qu'a été constituée la réserve générale de construction et qu'elle figure au capital propre, il est indiqué de comprendre aussi dans ce capital la réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route. Cette réserve s'est accrue de 6 millions de francs au débit de l'exercice et a diminué de 1 million de francs prélevés en faveur du compte de construction. La réserve pour la couverture de gros dommages a augmenté du montant versé pour l'exercice et elle s'élève à 20,7 millions de francs. Il n'a pas été effectué de prélèvements.

Dans le *capital de tiers*, les engagements à longue échéance ont reculé du montant des remboursements méthodiques d'emprunts (24,7 millions de francs). Comparativement à l'année précédente, ils se présentent de la façon suivante:

		Remboursement	Fin 1956 fr.	Fin 1957 fr.
4%	1880 Central-Suisse	1883—1957	646 000	—
2 ^{8/11} %	1868 Franco-Suisse	1869—1958	1 117 050	565 950
3%	1869 Jougne-Eclépens	1869—1968	2 561 500	2 378 500
3%	1890 Rente des chemins de fer	— ¹⁾	69 333 000	69 333 000
3%	1903 CFF, différé	1913—1962 ²⁾	28 151 500	22 478 500
3 ^{1/2} %	1932 CFF	1938—1962	24 289 000	15 964 000
3 ^{1/2} %	1935 »	1936—1960	12 842 000	9 726 000
3%	1938 »	1949—1973 ²⁾	303 046 000	296 836 000
2 ^{1/2} %	1939, rescritions	renouvelable	25 000 000	25 000 000
2%	1939, rescritions	jusqu'en 1963	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
			1 346 986 050	1 322 281 950

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

²⁾ Peut être dénoncé par anticipation.

L'augmentation des engagements à courte échéance, qui a atteint au total 41,3 millions de francs, provient en partie de l'extension du volume des constructions et des acquisitions de matériel, ce qui accroît forcément l'état des factures impayées au moment où les comptes annuels sont arrêtés. La nouvelle augmentation de l'avoir des caisses de secours est aussi considérée comme normale.

Compte de construction

Compte de 1956		Compte de 1957
fr.		fr.
Dépenses de construction		
pour:		
162 259 130	Immobilisations du chemin de fer	192 507 270.17
101 063 450	Immeubles et installations	106 361 596.24
30 285 981	Transformation et extension de gares et de bâtiments de service	35 969 273.69
4 203 627	Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie	4 839 277.46
9 150 274	Construction de nouvelles lignes et doublements de voies . . .	16 686 719.45
14 226 163	Electrification de lignes	2 410 770.94
	Renouvellements de voies et d'installations de la ligne de contact	
35 135 746	Renouvellements de voies et de branchements	39 852 697.85
531 440	Renouvellements d'installations de la ligne de contact	596 572.35
7 530 219	Achat de mobilier, machines et ustensiles	6 006 284.50
61 195 680	Véhicules	86 145 673.93
18 732 843	Véhicules moteurs	36 330 432.17
16 976 434	Voitures et fourgons	23 076 099.45
24 975 869	Wagons et wagons de service	26 286 497.41
510 534	Bateaux	452 644.90
12 384 625	Immobilisations des autres exploitations	15 831 063.53
7 081 843	Usines électriques	7 522 034.98
5 302 782	Ateliers	8 309 028.55
174 643 755		208 338 333.70
— 2 000 000	Prélèvement sur la provision pour l'amélioration des installations rail/route	— 1 000 000.—
172 643 755		207 338 333.70

pour l'année 1957

Compte de 1956		Compte de 1957
fr.		fr.
Comptabilisation des dépenses de construction		
à la charge de:		
142 146 077	Compte des immobilisations (Dépenses de construction actives)	176 231 518.51
131 261 066	Chemin de fer	162 220 475.08
70 162 085	Immeubles et installations	76 253 398.70
61 098 981	Véhicules	85 967 076.38
10 885 011	Autres exploitations	14 011 043.43
6 221 765	Usines électriques	6 340 028.83
4 663 246	Ateliers	7 671 014.60
30 497 678	Compte d'exploitation (Dépenses de construction non actives)	31 106 815.19
28 998 064	Chemin de fer	29 286 795.09
28 901 365	Immeubles et installations	29 108 197.54
96 699	Véhicules	178 597.55
1 499 614	Autres exploitations	1 820 020.10
860 078	Usines électriques	1 182 006.15
639 536	Ateliers	638 013.95
172 643 755		207 338 333.70

Compte d'exploitation

Compte de 1956		Compte de 1957
fr.		fr.
Charges		
42 252 803	Administration	45 833 128.09
586 053 169	Exploitation	602 319 211.92
29 418 024	Direction et charges générales	29 186 495.51
385 314 935	Prestations d'exploitation	389 013 839.33
11 357 334	Surveillance de la voie	11 462 821.12
216 663 698	Service des gares	219 295 953.89
48 761 422	Accompagnement des trains	47 080 630.10
107 335 146	Traction	110 001 967.47
1 197 335	Service des bateaux sur le lac de Constance	1 172 466.75
171 320 210	Entretien	184 118 877.08
103 640 066	Immeubles et installations	105 665 096.56
67 680 144	Véhicules	78 453 780.52
19 796 842	Divers	20 689 009.84
648 102 814	Total des charges	668 841 349.85
237 442 135	Excédent d'exploitation	267 550 220.51
885 544 949		936 391 570.36

pour l'année 1957

Compte de 1956 fr.		Compte de 1957 fr.
Produits		
812 988 697	Recettes de transport	860 014 798.67
326 625 322	Trafic-voyageurs	342 413 419.06
486 363 375	Trafic-marchandises	517 601 379.61
30 193 098	Transport des bagages et envois express	30 808 925.93
30 670 066	Transports postaux	31 571 900.75
6 791 685	Transport des animaux	6 749 567.20
418 708 526	Transport des marchandises	448 470 985.73
72 556 252	Produits divers	76 376 771.69
885 544 949	Total des produits	936 391 570.36

Compte de profits et pertes

Compte de 1956		Compte de 1957
fr.		fr.
Charges		
123 570 963	Amortissements des immobilisations	125 088 155.35
10 161 140	Amortissements des valeurs réalisables et disponibles	5 208 217.13
46 866 967	Frais de capitaux	46 546 415.95
24 003 543	Versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours pour l'intérêt sur le déficit de la réserve mathématique et pour la garantie de l'intérêt	24 748 635.95
—	Incorporation à la caisse de pensions et de secours des allocations de renchérissement à verser aux pensionnés selon l'ancien régime	12 900 000.—
19 176 654	Allocations de renchérissement aux pensionnaires	8 223 993.20
500 000	Versement à la réserve pour la couverture de gros dommages	500 000.—
942 535	Autres charges	1 400 768.26
4 453 219	Amortissements du solde des frais d'émission et de conversion d'emprunts	—
—	Constitution d'une réserve générale de construction	40 000 000.—
10 000 000	Versement à la réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route	6 000 000.—
239 675 021	Total des charges	270 616 185.84
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.—
1 264 064	Solde actif à disposition de l'Assemblée fédérale	1 236 287.38
264 939 085		295 852 473.22

pour l'année 1957

Compte de 1956		Compte de 1957
fr.		fr.
Produits		
1 520 650	Solde actif de l'année précédente	1 264 064.30
237 442 136	Excédent d'exploitation	267 550 220.51
19 426 636	Amortissements et intérêts internes	20 612 820.93
824 066	Produit brut des terrains achetés en vue d'extension future	657 891.15
1 009 444	Produit des participations	1 168 161.60
2 123 179	Produit des valeurs réalisables et disponibles	2 430 870.03
2 592 974	Autres produits	2 168 444.70
264 939 085	Total des produits	295 852 473.22

Compte de 1956		Compte de 1957
fr.		fr.
Actif		
1 843 485 205	Immobilisations	1 901 185 476.94
1 693 668 669	Immeubles, installations et véhicules.	1 665 090 416.16
103 400 238	Ouvrages inachevés	183 485 898.48
17 580 265	Terrains acquis en vue d'extension future	25 623 128.30
28 836 033	Participations	26 986 034.—
268 232 704	Valeurs réalisables et disponibles	278 623 924.85
101 172 379	Caisse, comptes de chèques postaux, banques	75 605 122.36
51 089 921	Débiteurs	71 376 711.40
11 924 182	Titres en portefeuille	1 944 451.85
104 046 222	Approvisionnements de matériel	129 697 639.24
475 000 000	Prêts pour l'électrification de lignes de chemins de fer étrangères accédant à la Suisse, créance contre les chemins de fer étrangers	540 000 000.—
48 803 542	Autres actifs	51 531 992.89
34 363 579	Comptes d'ordre	32 327 321.84
14 439 963	Actifs transitoires	19 204 671.05
2 635 521 451		2 771 341 394.68

31 décembre 1957

Compte de 1956 fr.		Compte de 1957 fr.
Passif		
486 191 334	Capital propre	539 721 000.—
400 000 000	Capital de dotation	400 000 000.—
48 000 000	Réserve légale	56 000 000.—
—	Réserve générale de construction	40 000 000.—
18 000 000	Réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route	23 000 000.—
20 191 334	Réserve pour la couverture de gros dommages	20 721 000.—
1 593 250 212	Capital de tiers	1 609 857 753.45
1 346 986 050	Engagements à longue échéance	1 322 281 950.—
486 986 050	Emprunts consolidés et prescriptions	462 281 950.—
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.—
246 264 162	Engagements à courte échéance	287 575 803.45
169 696	Banques	5 754 386.94
61 589 546	Factures des fournisseurs	94 473 231.76
14 589 915	Obligations dérivant des rentes-responsabilité civile et des suppléments de rente en cours.	14 963 592.80
66 458 920	Créance des caisses de secours des CFF	79 579 442.12
103 456 085	Créanciers divers	92 805 149.83
475 000 000	Prêts pour l'électrification de lignes de chemins de fer étrangères accédant à la Suisse, dette envers le Département fédéral des finances	540 000 000.—
3 851 843	Provisions	3 851 824.40
75 963 998	Autres passifs	76 674 529.45
68 893 325	Comptes d'ordre	69 793 649.—
7 070 673	Passifs transitoires	6 880 880.45
1 264 064	Solde actif à disposition de l'Assemblée fédérale	1 236 287.38
2 635 521 451		2 771 341 394.68

Compte des immobilisations et des

Groupe d'immobilisations	Valeur immobilisée			
	au début de l'année	Changements au cours de l'exercice		à la fin de l'année
		Augmentation	Diminution	
1	2	3	4	5
	fr.	fr.	fr.	fr.
Chemin de fer	3 524 954 870.07	88 527 377.55	16 408 569.30	3 597 073 678.32
Immeubles et installations	2 419 046 602.39	55 813 200.58	11 499 580.—	2 463 360 222.97
Frais généraux (projets et direction des travaux, intérêts de construction)	189 066 835.83	—	1 017 770.—	188 049 065.83
Terrains et droits	200 784 739.97	230 228.45	403 490.—	200 611 478.42
Infrastructure:				
Ponts, viaducs et ponceaux	214 988 296.67	3 270 099.35	310 860.—	217 947 536.02
Autres ouvrages (tunnels, remblais, tranchées, ballastage)	564 300 955.14	1 459 631.05	38 840.—	565 721 746.19
Voie de fer	470 548 712.63	28 277 054.85	8 020 430.—	490 805 337.48
Bâtiments et installations fixes:				
Bâtiments administratifs	9 937 531.46	50 000.—	—	9 987 531.46
Bâtiments du service de l'exploitation	256 351 967.11	4 260 471.97	539 130.—	260 073 309.08
Installations de gare, des ateliers d'exploitation et des services accessoires	43 386 343.45	1 659 659.55	134 800.—	44 911 203.—
Installations de la ligne de contact	170 286 888.51	2 060 684.26	310 400.—	172 037 172.77
Télécommunications et installations de sécurité	230 231 167.60	8 539 632.05	531 810.—	238 238 989.65
Mobilier et ustensiles	69 163 164.02	6 005 739.05	192 050.—	74 976 853.07
Véhicules	1 105 908 267.68	32 714 176.97	4 908 989.30	1 133 713 455.35
Véhicules moteurs	450 920 615.07	14 339 940.44	1 730 725.30	463 529 830.21
Voitures et fourgons	414 303 653.70	5 711 515.40	2 722 125.—	417 293 044.10
Wagons à marchandises et de service	240 683 998.91	12 662 721.13	456 139.—	252 890 581.04
Usines électriques	282 001 388.62	6 480 307.60	827 500.—	287 654 196.22
Concessions et droits	3 328 721.83	—	—	3 328 721.83
Terrains	1 824 144.95	57 019.10	—	1 881 164.05
Installations hydrauliques et autres travaux d'infrastructure	108 899 379.33	3 112 198.75	—	112 011 578.08
Conduites forcées, vannes	16 914 162.48	146 257.10	—	17 060 419.58
Bâtiments des usines électriques et des sous-stations	30 424 188.61	986 000.—	16 500.—	31 393 688.61
Installations mécaniques et électriques des usines et sous-stations	75 694 222.61	2 109 149.25	809 800.—	76 993 571.86
Lignes de transport	42 367 190.13	—	—	42 367 190.13
Mobilier et ustensiles	2 549 378.68	69 683.40	1 200.—	2 617 862.08
Ateliers	56 054 933.93	1 080 775.05	200 129.75	56 935 579.23
Terrains	1 651 792.45	—	3 100.70	1 648 691.75
Chemins, voies	2 575 878.—	—	3 203.20	2 572 674.80
Bâtiments	22 351 507.93	92 840.75	696.80	22 443 651.88
Installations	13 699 601.35	390 156.80	65 027.75	14 024 730.40
Machines, mobilier et ustensiles	15 776 154.20	597 777.50	128 101.30	16 245 830.40
Service des bateaux sur le lac de Constance	4 711 852.02	57 397.90	18 690.—	4 750 559.92
Terrains	17 736.—	—	—	17 736.—
Bâtiments	241 674.30	—	—	241 674.30
Ports	416 321.27	—	—	416 321.27
Installations	231 753.12	—	12 780.—	218 973.12
Machines, mobilier et ustensiles	204 073.45	14 117.05	5 842.—	212 348.50
Bateaux	3 600 293.88	43 280.85	68.—	3 643 506.73
	3 867 723 044.64	96 145 858.10	17 454 889.05	3 946 414 013.69

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 1957

Amortissements					Valeur au bilan			
au début de l'année	Changements au cours de l'exercice			à la fin de l'année	au début de l'année	à la fin de l'année		
	Augmentation (amortissements annuels)	Diminution (Amortissements cu- mulus pour les instal- lations supprimées)				11		
6	7	8		9	10			
fr.	en % de la col. 2	fr.	fr.	fr.	fr.	en % de la col. 2	fr.	en % de la col. 5
2 006 272 091.44		114 998 950.—	14 763 833.—	2 106 507 208.44	1 518 682 778.63	43,1	1 490 566 469.88	41,4
1 259 545 972.44		56 072 879.—	10 163 290.—	1 305 455 561.44	1 159 500 629.95	47,9	1 157 904 661.53	47,0
129 023 768.—	1,5	2 836 003.—	556 960.—	131 302 811.—	60 043 067.83	31,8	56 746 254.83	30,2
—	—	—	—	—	200 784 739.97	100	200 611 478.42	100
104 223 320.—	1,5	3 224 824.—	218 210.—	107 229 934.—	110 764 976.67	51,5	110 717 602.02	50,8
206 044 550.15	1,0	5 643 010.—	31 340.—	211 656 220.15	358 256 404.99	63,5	354 065 526.04	62,6
397 449 337.10		20 916 461.—	8 011 760.—	410 354 038.10	73 099 375.53	15,5	80 451 299.38	16,4
291 849 337.10	3,0	14 116 461.—	8 011 760.—	297 954 038.10				
105 600 000.—	1 ¹⁾	6 800 000.—	—	112 400 000.—				
2 572 625.—	1,0	99 375.—	—	2 672 030.—	7 364 906.46	74,1	7 315 531.46	73,2
113 887 411.—	2,0	5 127 039.—	405 170.—	118 609 280.—	142 464 556.11	55,6	141 464 029.08	54,4
25 644 075.09	3,0	1 301 590.—	103 550.—	26 842 115.09	17 742 268.36	40,9	18 069 087.91	40,2
95 760 531.—	2,5	4 257 172.—	228 410.—	99 789 293.—	74 526 357.51	43,8	72 247 879.77	42,0
143 033 702.—	4,0	9 209 247.—	482 710.—	151 760 239.—	87 197 465.60	37,9	86 478 750.65	36,3
41 906 653.10	5,0	3 458 158.—	125 180.—	45 239 631.10	27 256 510.92	39,4	29 737 221.97	39,7
746 726 119.—		58 926 071.—	4 600 543.—	801 051 647.—	359 182 148.68	32,5	332 661 808.35	29,3
667 426 119.—		40 626 071.—	4 600 543.—	703 451 647.—				
79 300 000.—	1 ¹⁾	18 300 000.—	—	97 600 000.—				
365 582 511.—	4,0 + ¹⁾	27 436 825.—	1 721 241.—	391 298 095.—	85 338 104.07	18,9	72 231 735.21	15,6
237 473 106.—	4,0 + ¹⁾	23 172 146.—	2 646 575.—	257 998 677.—	176 830 547.70	42,7	159 294 367.10	38,2
143 670 502.—	2,5 + ¹⁾	8 317 100.—	232 727.—	151 754 875.—	97 013 496.91	40,3	101 135 706.04	40,0
134 688 456.12		6 240 162.—	810 960.—	140 117 658.12	147 312 932.50	52,2	147 536 538.10	51,3
1 030 911.—	1,0	33 287.—	—	1 064 198.—	2 297 810.83	69,0	2 264 523.83	68,0
—	—	—	—	—	1 824 144.95	100	1 881 164.05	100
33 954 965.—	1,5	1 633 490.—	—	35 588 455.—	74 944 414.33	68,8	76 423 123.08	68,2
11 879 289.—	3,0	507 425.—	—	12 386 714.—	5 034 873.48	29,8	4 673 705.58	27,4
11 641 140.—	2,0	608 484.—	6 760.—	12 242 864.—	18 783 048.61	61,7	19 150 824.61	61,0
49 583 077.—	3,0	2 270 827.—	803 000.—	51 050 904.—	26 111 145.61	34,5	25 942 667.86	33,7
24 913 643.12	2,5	1 059 180.—	—	25 972 823.12	17 453 547.01	41,2	16 394 367.01	38,7
1 685 431.—	5,0	127 469.—	1 200.—	1 811 700.—	863 947.68	33,9	806 162.08	30,8
29 719 846.55		1 685 464.—	173 866.80	31 231 443.75	26 335 087.38	47,0	25 704 135.48	45,1
—	—	—	—	—	1 651 792.45	100	1 648 691.75	100
1 258 517.25	1,5	38 638.—	2 834.85	1 294 320.40	1 317 360.75	51,1	1 278 354.40	49,7
11 041 551.95	2,0	447 030.—	96.15	11 488 485.80	11 309 955.98	50,6	10 955 166.08	48,8
7 530 995.35	3,0	410 988.—	57 060.75	7 884 922.60	6 168 606.—	45,0	6 139 807.80	43,8
9 888 782.—	5,0	788 808.—	113 875.05	10 563 714.95	5 887 372.20	37,3	5 682 115.45	35,0
3 373 981.22		111 996.—	18 690.—	3 467 287.22	1 337 870.80	28,4	1 283 272.70	27,0
—	—	—	—	—	17 736.—	100	17 736.—	100
206 507.30	2,0	4 833.—	—	211 340.30	35 167.—	14,6	30 334.—	12,6
416 321.27	1,5	—	—	416 321.27	—	—	—	—
201 753.12	3,0	6 953.—	12 780.—	195 926.12	30 000.—	12,9	23 047.—	10,5
130 257.20	5,0	10 203.—	5 842.—	134 618.20	73 816.25	36,2	77 730.30	36,6
2 419 142.33	2,5	90 007.—	68.—	2 509 081.33	1 181 151.55	32,8	1 134 425.40	31,1
2 174 054 375.33	3,36 ²⁾	123 036 572.—	15 767 349.80	2 281 323 597.53	1 693 668 669.31	43,8	1 665 090 416.16	42,2

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

Développement des prestations de trafic,

Observations page 84.

du compte de résultats et de l'effectif du personnel

1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	
207,7	201,6	193,9	201,1	206,4	203,5	204,5	208,4	212,5	219,3	1
5843,8	5594,3	5615,7	5832,6	6012,0	6047,9	6102,1	6273,1	6422,7	6732,3	2
18,5	16,0	18,0	21,3	19,4	19,4	21,0	23,5	25,3	26,0	3
1941,5	1738,1	2084,1	2507,4	2296,7	2466,7	2677,9	3061,4	3295,5	3477,9	4
619,6	582,4	589,7	657,2	670,7	687,1	718,6	772,3	813,0	860,0	5
276,6	278,3	263,8	274,3	299,8	304,2	305,1	315,1	326,6	342,4	6
343,0	304,1	325,9	382,9	370,9	382,9	413,5	457,2	486,4	517,6	7
68,9	68,0	59,5	67,2	70,3	70,8	74,4	78,8	85,8	89,7	8
688,5	650,4	649,2	724,4	741,0	757,9	793,0	851,1	898,8	949,7	9
301,9	306,7	309,8	326,5	335,2	343,8	352,9	364,8	396,6	419,5	10
281,4	285,0	288,5	304,6	311,7	319,7	327,9	338,1	368,2	388,2	11
20,5	21,7	21,3	21,9	23,5	24,1	25,0	26,7	28,4	31,3	12
79,8	84,6	84,2	82,4	84,7	89,7	84,3	87,8	112,6	89,6	13
34,6	39,4	38,8	34,8	37,6	42,7	37,4	40,8	69,4	43,8	14
24,1	24,2	23,4	23,6	23,4	25,3	25,5	25,6	24,0	24,7	15
21,1	21,0	22,0	24,0	23,7	21,7	21,4	21,4	19,2	21,1	16
11,9	8,9	7,3	9,2	10,2	10,5	10,3	10,7	12,0	13,3	17
393,6	400,2	401,3	418,1	430,1	444,0	447,5	463,3	521,2	522,4	18
60,2 %	60,6 %	62,0 %	60,3 %	60,7 %	60,9 %	60,6 %	60,9 %	61,3 %	59,7 %	19
138,3	136,4	118,5	121,6	125,2	131,5	137,6	142,5	158,9	180,7	20
21,2 %	20,7 %	18,3 %	17,5 %	17,7 %	18,0 %	18,6 %	18,7 %	18,7 %	20,7 %	21
73,3	74,7	76,5	103,9	104,1	105,0	106,6	108,1	123,6	125,1	22
48,3	48,8	51,3	50,3	49,5	48,7	47,3	47,2	46,9	46,5	23
121,6	123,5	127,8	154,2	153,6	153,7	153,9	155,3	170,5	171,6	24
18,6 %	18,7 %	19,7 %	22,2 %	21,6 %	21,1 %	20,8 %	20,4 %	20,0 %	19,6 %	25
653,5	660,1	647,6	693,9	708,9	729,2	739,0	761,1	850,6	874,7	26
35,0	— 9,7	1,6	30,5	32,1	28,7	54,0	90,0	48,2	75,0	27
20,0	30,1	1,6	22,5	24,0	20,0	45,3	66,0	24,5	51,0	28
15,0	— 39,8	—	8,0	8,1	8,7	8,7	24,0	23,7	24,0	29
8,0	—	—	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	30
7,0	—	—	—	—	—	—	16,0	16,0	16,0	31
37 910	37 666	36 904	37 096	37 507	37 430	37 483	37 709	38 384	39 079	32
1 640	1 175	912	1 186	1 193	1 226	1 243	1 244	1 261	1 376	33
39 550	38 841	37 816	38 282	38 700	38 656	38 726	38 953	39 645	40 455	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 et comparées au total des produits. Les débits et crédits internes provenant des mouvements entre les comptes des différents services, ainsi que les éléments de frais calculés, n'ont pas été pris en considération. Pour cette raison, ni le total des charges, ni le total des produits ne peuvent être comparés purement et simplement aux montants figurant dans le compte d'exploitation et le compte de profits et pertes.

Observations relatives aux différents articles

8 Autres produits

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

16 Allocations de renchérissement aux pensionnaires

Les allocations de renchérissement aux pensionnaires comprennent, à partir de 1957, les versements à la caisse de pensions et de secours correspondant aux allocations ordinaires de renchérissement de 1956 — 12,9 millions de francs — et destinés à compenser le surcroît des charges du capital de couverture résultant de l'incorporation dans la CPS des allocations de renchérissement des pensionnaires selon l'ancien régime.

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 est influencé par le décalage dont il est question au chiffre 18.

28 Charges extraordinaires

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

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 de francs).

33 Ouvriers d'entrepreneur

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

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	Dépenses		
		Total	de l'année 1957	
		fr.	fr.	
Transformation et extension de gares et de bâtiments de service				
1 ^{er} arrondissement				
Bärschwil				
Extension et transformation de la station en gare de croisement	Achevé et décompté. L'économie réalisée est due à des adjudications plus avantageuses et à des conditions de travail très favorables	1 310 000	1 094 696	
Achevé et décompté		—	822	
Berne g. p.				
Gare aux voyageurs				
Extension des voies et des quais, ainsi que construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs et d'un parc à automobiles au-dessus des voies . fr. 81 000 000	dont à déduire les participations de la commune (fr. 12 250 000) et du canton de Berne (fr. 10 750 000)	58 000 000	1 673 939	
Achevé et décompté		» 23 000 000	1 673 939	
Berne-Weiermannshaus				
Modification des voies et des installations de sécurité au poste de signaux d'Aussenhollegen	Achevé et décompté	(298 000)	(309 949)	
dont à déduire la participation du chemin de fer BN		(51 000)	(65 806)	
reste à la charge des CFF		247 000	244 143	
Aménagement de nouveaux entrepôts et prolongement de la voie K 22		483 000	481 752	
Achevé et décompté		81 290	81 290	
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	Achevé, mais non décompté. La contribution des tiers n'a pas encore été entièrement payée	152 000	193 930	
dont à déduire la participation de tiers		» 128 000	—	
Biение				
Extension des installations du service des marchandises et des voies en rapport avec la palettisation.	345 800	313 167	9 225	
Pose de nouveaux câbles entre la gare aux voyageurs et la gare aux marchandises en vue de l'extension des installations téléphoniques	200 000	207 826	41 513	
Achevé et décompté				
Remplacement des chaudières et transformation du chauffage central dans le bâtiment du dépôt	229 000	216 576	50 214	
Achevé et décompté				
Reconstruction du dépôt de sel et aménagement de locaux pour le personnel du service des marchandises	671 600	673 059	164 344	
Achevé et décompté				
Brigue				
Pose de nouvelles voies de tiroir et de garage pour les wagons-citernes	763 000	611 894	595 686	
Buffet de la gare: création d'une buanderie et d'une salle de douches, ainsi que rénovation des chambres du personnel	160 000	114 723	114 723	
Chaux-de-Fonds, La				
Installation d'un nouvel enclenchement électrique	998 000	109 500	109 500	
Buffet de la gare: agrandissement de la salle à manger et des toilettes de 1 ^{re} classe, ainsi qu'amélioration des installations de la cuisine	149 000	111 112	111 112	

	Crédit	Dépenses	
		Total	de l'année 1957
	fr.	fr.	fr.
Delémont			
Montage d'une nouvelle installation pour le chauffage préalable des trains	115 000	150 636	150 636
Achevé, mais non décompté. Le surplus de dépenses est dû à la modification du projet			
Genève-Cornavin			
Pose d'une nouvelle voie de tiroir, côté St-Jean	600 000	615 780	170 544
Achevé et décompté			
Lausanne-Gare			
Création d'un nouveau faisceau de garage en Jurigoz et prolongement des quais 2, 3 et 4	1 890 000	1 368 536	998 753
Lausanne-Sébeillon			
Construction d'une nouvelle gare aux marchandises	(13 709 000)	(15 240 151)	
dont à déduire la participation de la ville de Lausanne	(1 143 000)	(1 150 095)	
reste à la charge des CFF	12 566 000	14 090 056	52 976
Achevé et 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	298 088	187 552
Achevé, mais non décompté			
Lyss			
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	3 997 631
Achevé et décompté			126 019
Suppression du passage à niveau, au km 23,210, et construction d'un passage inférieur: participation des CFF	252 000	137 691	137 691
Nyon			
Prolongement des quais I et II, ainsi que création d'un cul-de-sac de sécurité à la voie 5	148 000	147 814	938
Achevé et décompté			
Ostermundigen			
Construction d'un passage inférieur à voyageurs	192 000	6 516	6 516
Plaine, La			
Modification des liaisons de voies et installation d'un nouvel enclenchement électrique .	927 000	1 038 276	9 770
Achevé et décompté			
Pully-Village			
Construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs et d'un passage inférieur à piétons	fr. 420 000		
dont à déduire la participation de la commune	» 60 000	360 000	381 946
Achevé, mais non décompté			169 397
Renens (VD)			
Construction d'un bâtiment de service pour le service des travaux (section des installations électriques)	378 000	417 953	—
Achevé et décompté			
Roches (BE)			
Installation d'un nouvel enclenchement électrique	164 000	133 565	133 565
St-Maurice-Gare			
Pose d'une nouvelle liaison de voies	195 000	144 995	144 995

	Crédit	Dépenses	
		Total	de l'année 1957
	fr.	fr.	fr.
Sierre			
Prolongement des voies 16, 17 et 19	254 000	196 760	162 310
Sion			
Prolongement de la voie A 32	171 700	131 618	67 795
Extension de la gare, construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs et installation d'un nouvel enclenchement électrique	fr. 9 635 000		
dont à déduire les participations de la commune (fr. 220 000) et du canton (fr. 110 000).	» 330 000	9 305 000	1 552 273
Tavannes			
Installation d'un nouvel enclenchement électrique	180 000	201 583	15 804
Achevé et décompté			
Vernayaz			
Mise sous câble des lignes d'alimentation de 15 kV entre l'usine électrique et la voie ferrée Vernayaz—Martigny	107 000	13 256	6 329
Vevey			
Pose d'une voie de dépassement.	994 000	954 677	922 901
Installation d'un nouvel enclenchement électrique	995 000	1 016 569	650 296
Achevé, mais non décompté			
Viège			
Prolongement de la voie 5	157 000	100 927	100 927
Yverdon			
Construction d'un nouveau bâtiment de service	fr. 547 150		
dont à déduire la participation des PTT	» 201 150	346 000	191 956
Diverses gares			
Installation de nouveaux enclenchements électriques à Oron, Vauderens et Siviriez . .	717 000	291 040	291 040
II ^e arrondissement			
Airolo			
Extension de la station; construction d'un quai intermédiaire et d'un passage à voyageurs Les travaux ont été plus importants en raison du complémentement du projet	4 360 000	4 815 205	848 814
Construction d'un nouveau central téléphonique et modifications dans le central de l'usine électrique de Ritom	168 000	165 011	10 149
Achevé et décompté			
Amsteg—Silenen			
Amélioration des voies et pose d'une nouvelle installation électrique de sécurité . . .	1 551 000	917 540	917 540
Bâle Saint-Jean			
Pose de revêtements et améliorations diverses dans la halle aux marchandises	720 000	247 387	247 387
Bâle CFF			
Gare aux voyageurs			
Modification des voies et installation d'un nouvel enclenchement électrique, côté est	5 950 000	938 621	772 144
Remplacement d'une chaudière défectueuse dans la chaufferie centrale du bâtiment de service est	132 000	67 414	67 414

	Crédit	Dépenses	
		Total	de l'année 1957
	fr.	fr.	fr.
Extension du central téléphonique et des sous-centraux de Bâle (gare de triage, Saint-Jean) et Liestal	(514 500)	(522 082)	
dont à déduire la participation de tiers	(12 800)	(—)	
reste à la charge des CFF	501 700	522 082	24 325
Achevé et décompté			
Aménagement d'une centrale de réservation de places pour les trains Trans-Europ-Express	386 400	440 065	139 922
Achevé et décompté			
Gare aux marchandises			
Renouvellement des revêtements dans la halle V et sur le quai de chargement H . .	307 000	249 817	180 132
Achevé et décompté			
Bellach			
Construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs et d'une nouvelle voie de chargement	(584 000)	(613 651)	
dont à déduire la participation de la commune	(100 000)	(100 000)	
reste à la charge des CFF	484 000	513 651	— 40 000
Achevé et décompté			
Bellinzone g. p.			
Surélévation du bâtiment de service du dépôt en vue d'aménager des locaux pour le personnel	208 000	50 258	50 258
Biasca			
Installation d'une nouvelle grue roulante électrique à portique de 30 t	218 000	80 165	80 165
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 les participations de la commune (fr. 325 000), des PTT (fr. 117 000) et de tiers (fr. 1000) » 443 000	1 155 000	1 581 342	340 597
Achevé, mais non décompté. La contribution des tiers n'a pas encore été payée			
Chiasso			
Extension de la gare, 1 ^{re} étape	67 450 000	5 358 307	3 912 999
Doppleschwand-Romoos			
Transformation de la halte en station d'évitement	817 000	909 936	185 568
Achevé et décompté. Le surplus de dépenses est dû à la modification du projet et au renchérissement			
Emmenbrücke			
Agrandissement de la halle aux marchandises et transfert des services d'expédition des marchandises dans cette halle	217 000	216 820	29 208
Achevé et décompté			
Erstfeld			
Construction d'un nouveau central téléphonique et modifications dans le central de l'usine électrique d'Amsteg	198 000	198 069	218
Achevé et décompté			
Göschenen			
Extension de la gare	16 260 000	2 700 505	2 700 505
Création d'installations de transbordement en vue de la construction de l'usine électrique de Göschenen	650 000	556 620	5 598
Hägendorf			
Construction d'un magasin central des câbles pour l'économat	1 176 000	1 131 732	30 736
Achevé, mais non décompté			

	Crédit	Dépenses	
		Total	de l'année 1957
		fr.	fr.
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	(660 000)	(632 230)	
dont à déduire la participation de la commune	(211 000)	(207 592)	
reste à la charge des CFF	449 000	424 638	— 107 287
Achevé et décompté			
Lucerne			
Remplacement de la partie locale du central téléphonique pour le bâtiment d'administration et la gare	800 000	117 260	117 260
Pose d'une nouvelle voie de tiroir le long de la ligne pour Zurich et le Saint-Gothard	1 315 000	1 079 288	27 199
Mendrisio			
Agrandissement de la halle aux marchandises et transfert des services d'expédition des marchandises dans cette halle	217 000	214 244	213 843
Achevé et décompté			
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	175 300	269 349	1 373
Schönbühl			
Suppression des passages à niveau, aux km 94,676 et 94,817, et construction d'un passage inférieur, au km 94,710	207 500	231 064	3 770
Achevé et décompté			
Sissach			
Amélioration des voies et installation d'un nouvel enclenchement électrique	1 615 000	922 323	662 257
Wangen-sur-l'Aar			
Suppression du passage à niveau, au km 64,566, et construction d'un passage inférieur, au km 64,575: participation des CFF	320 000	313 530	24
Achevé et décompté			
Zoug			
Renouvellement des revêtements dans la halle aux marchandises et sur le quai de chargement	162 600	189 447	107 996
Achevé et décompté			
III ^e arrondissement			
Bad Ragaz			
Transformation du bâtiment aux voyageurs	445 000	418 347	324 960
Brougg			
Construction d'un magasin central pour le matériel général de l'économat	2 397 000	1 638 968	1 347 896
Buchs (SG)			
Pose d'une voie pour le transport du gravier de la Rheinkies S. A.	360 000	363 856	140 751
Achevé et décompté			
Extension de la gare	fr. 15 539 000		
dont à déduire la participation de la commune	» 250 000		
	15 289 000	9 530 563	2 518 164

	Crédit	Dépenses		
		Total	de l'année 1957	
		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	89 178	47 702
Bülach				
Construction d'un nouveau bâtiment de service pour les enclenchements et le service de la voie		504 000	502 921	15 506
Achevé et décompté				
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	256 192	25 951
Montage d'une nouvelle installation pour le chauffage préalable des trains		170 000	134 773	3 812
Achevé et décompté				
Pose de la voie B 1, déplacement du bâtiment de service et construction d'un nouveau magasin pour le chef de district		235 000	230 041	15 872
Achevé et décompté				
Effingen				
Extension de la station	fr. 1 470 000			
dont à déduire la participation de la commune	» 3 000	1 467 000	1 553 557	162 854
Achevé, mais non décompté				
Horgen				
Extension de la gare		5 460 000	3 230 997	2 036 995
Meilen				
Construction d'un passage inférieur à voyageurs, au km 19,435		(274 400)	(323 216)	
dont à déduire la participation de tiers		(116 800)	(137 401)	
reste à la charge des CFF		157 600	185 815	18 361
Achevé et décompté				
Murg				
Transformation du bâtiment aux voyageurs		174 900	185 555	53 252
Achevé, mais non décompté				
Oberwinterthur				
Installation d'un nouvel enclenchement électrique		863 000	149 878	149 878
Rapperswil				
Transformation et agrandissement du buffet de la gare		366 000	419 350	137 521
Achevé et décompté				
Construction d'un nouveau bâtiment de service et extension de la chaufferie centrale du bâtiment aux voyageurs	fr. 573 500			
dont à déduire la participation de tiers	» 35 000	538 500	81 458	81 458
Saint-Gall g. p.				
Installation d'un nouveau central téléphonique dans le bâtiment aux voyageurs		433 000	260 958	18 109
Construction d'un nouveau bâtiment pour les marchandises GV et les colis express				
fr. 2 721 000				
dont à déduire la participation de la ville de Saint-Gall (fr. 250 000)				
et des PTT (fr. 152 000)	» 402 000	2 319 000	2 098 837	895 924
Extension de la halle aux marchandises et construction d'un nouveau quai intermédiaire, en relation avec la palettisation, ainsi que construction de caves à louer sous la halle aux marchandises		991 300	988 726	17 162
Achevé, mais non décompté				

	Crédit	Dépenses	
		Total	de l'année 1957
		fr.	fr.
Sargans			
Agrandissement du bâtiment de service près du bâtiment aux voyageurs, installation d'un nouveau central téléphonique, ainsi qu'extension des installations à basse tension et de télécommunications	484 000	474 315	7 544
Schaffhouse			
Construction d'un passage inférieur à la Löwengässchen	(785 000)	(931 139)	
dont à déduire la participation de la commune (fr. 444 875) et de la DB (fr. 252 452)	(578 000)	(697 327)	
reste à la charge des CFF	207 000	233 812	— 427 403
Achevé et décompté			
Montage d'une nouvelle installation pour le chauffage préalable des trains	205 000	204 598	204 598
Achevé et décompté			
Schinznach-Village			
Extension de la station	fr. 960 000		
dont à déduire la participation de la commune	» 3 000	957 000	885 932
			5 741
Uster			
Amélioration des voies d'entrée, côté Aathal	106 000	12 774	11 752
Wallisellen			
Extension partielle de la gare	296 000	103 939	103 939
Suppression de cinq passages à niveau «im Hof»: participation des CFF	700 000	700 000	700 000
Achevé et décompté			
Wil			
Construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs et d'un nouveau passage inférieur à piétons	fr. 1 700 000		
dont à déduire la participation de la commune	» 500 000	1 200 000	45 943
Achevé et décompté			45 943
Construction d'un silo à céréales	5 800 000	4 563 299	1 684 128
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 télécommunications	214 000	218 221	21 093
Achevé, mais non décompté			
Zizers			
Création d'un nouveau faisceau de distribution en relation avec la pose d'une voie de raccordement pour les «Bündner Zementwerke AG» à Untervaz	439 000	43 760	43 760
Zurich g. p.			
Installation de la radiotéléphonie pour la manœuvre dans les voies d'entrée	492 000	273	—
Extension et transformation de l'installation de câbles téléphoniques à la gare aux voyageurs	250 000	179 935	91 484
Adaptation des stations transformatrices à l'élévation de la tension du réseau local	230 000	171 186	65 574
Renouvellement et déplacement du central téléphonique dans le bâtiment d'administration «Sihlpost»	877 000	739 699	3 994
Aménagement et ameublement des nouveaux bureaux du «Lexhof»	285 000	175 575	175 575

	Crédit	Dépenses	
		Total	de l'année 1957
	fr.	fr.	fr.
Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie			
Pose du block de ligne			
I ^{er} arrondissement			
Châtillens—Payerne et Yverdon—Payerne			
y compris l'installation de nouveaux enclenchements électriques à Bressonnaz et Granges-Marnand	550 000	197 417	197 417
Payerne—Faoug			
y compris l'installation d'un nouvel enclenchement électrique à Faoug	525 000	488 033	221 536
Lausanne—Lutry			
y compris la construction d'un poste de block à Pully	281 000	193 809	—
Auvernier—Travers			
y compris l'installation de nouveaux enclenchements électriques à Champ-du-Moulin et Noirague	483 000	277 876	277 876
Chambreljen—La Chaux-de-Fonds			
y compris l'installation d'un nouvel enclenchement électrique aux Geneveys-sur-Coffrane	336 000	111 276	111 276
Saint-Imier—Le Locle-Col-des-Roches	464 000	506 067	22 191
Achevé et décompté			
II ^e arrondissement			
Zurich Altstetten—Bonstetten-Wettswil			
y compris l'installation de nouveaux enclenchements électriques à Urdorf et Birmensdorf (ZH), ainsi que le complémentation de l'enclenchement de Bonstetten-Wettswil . . .	890 000	616 877	517 922
Bonstetten-Wettswil—Hedingen			
y compris l'installation d'un nouvel enclenchement électrique à Hedingen	420 000	31 447	31 447
Steinhausen—Zoug			
y compris l'installation d'un nouvel enclenchement électrique à Steinhausen	335 400	313 986	9 030
Achevé, mais non décompté			
III ^e arrondissement			
Eglisau—Neuhausen et Dachsen—Neuhausen			
y compris la transformation de l'enclenchement et des voies à Neuhausen	815 000	393 165	252
Eglisau—Koblenz—Stein-Säckingen et Siggenthal-Würenlingen—Koblenz	324 000	259 412	— 1 034
Winterthour—Bülach	134 000	51 739	909
Schaffhouse—Kreuzlingen Bf.	236 800	401 810	151 929
Achevé et décompté. Le surplus de dépenses est dû au complémentation du projet			
Romanshorn—Rorschach Hafen (sans la station de Horn)	157 000	29 717	—
Zurich Oerlikon—Kloten—Zurich Seebach			
y compris l'installation de nouveaux enclenchements électriques à Kloten et Zurich Seebach	998 000	208 803	160 693

Crédit	Dépenses		
	fr.	Total	de l'année 1957
		fr.	fr.
Installation de la téléphonie multiple par courants porteurs			
I ^{er} 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	717 162	183 406
Achevé, mais non décompté. Le surplus de dépenses est dû au complémentement du projet			
Lausanne—Bienne	135 000	131 139	98 899
Lausanne—Genève, Neuchâtel—Bienne, Bienne—Bâle			
y compris la construction d'un central tandem à Nyon	550 000	106 453	106 453
Lausanne—Yverdon			
y compris les compléments sur les tronçons Lausanne—Brigue, ainsi que le transfert et l'agrandissement du central téléphonique d'Yverdon	146 000	13 520	13 520
II ^e arrondissement			
Lucerne-Erstfeld	125 000	23 163	22 093
Bâle—Zurich	195 000	146 706	146 706
Bâle—Bienne	136 500	104 245	104 245
Olten—Berne	178 500	110 375	38 638
Zurich—Lucerne	147 000	76 314	4 839
III ^e arrondissement			
Zurich—Berne.	171 000	155 076	32 932
Achevé et décompté			
Zurich—Olten	116 000	66 097	40 097
Zurich—Coire	377 000	280 204	57 572
Zurich—Saint-Gall	276 000	235 785	35 321
Zurich—Winterthour	193 000	76 480	33 200
Zurich—Bâle	134 000	65 041	65 041
Saint-Gall—Coire	203 000	53 488	53 488
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	579 145	2 776

	Crédit fr.	Dépenses		
		Total fr.	de l'année 1957 fr.	
Autres ouvrages				
I ^{er} arrondissement				
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	8 678	8 300	
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	475 284	57 152	
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	99 875	4 072	
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	131 271	130 968	
II ^e arrondissement				
Dulliken—Däniken				
Suppression du passage à niveau, au km 44,277, et construction d'un passage supérieur au km 44,740	144 000	22 449	22 449	
Riedtwil-Seeberg—Wynigen				
Suppression du passage à niveau, au km 74,544, et construction d'un passage inférieur, au km 74,530 Achevé, mais non décompté	108 000	131 350	1 355	
Wynigen—Berthoud				
Suppression du passage à niveau, au km 79,866, et construction d'un passage inférieur au km 79,857	119 000	93 254	3 336	
Pratteln—Frenkendorf—Füllinsdorf				
Suppression de trois passages à niveau, aux km 9,014, 9,205 et 9,480; construction d'un passage supérieur, au km 9,242, et d'un passage à piétons, au km 9,064: participation des CFF	440 000	98 600	98 600	
Emmenbrücke—Lucerne				
Transformation du pont de la Neustadtstrasse, au km 94,329. fr. 269 000 dont à déduire la participation de la ville de Lucerne » 11 000	258 000	2 550	2 550	
Gurtnellen—Wassen				
Transformation du pont inférieur sur la Meienreuss, au km 59,325	706 000	100	100	
Transformation du pont inférieur de Wattingen, au km 60,681. Achevé et décompté	536 600	531 537	29 010	
Transformation du pont supérieur de Wattingen, au km 61,854 Achevé et décompté	690 800	671 535	92 959	
Rodi-Fiesso—Faido				
Transformation du pont de Polmengo, au km 104,656	1 400 000	229 395	205 857	

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

384 000 239 128 153

Wallisellen—Dübendorf

Elargissement anticipé de la plate-forme en vue du doublement de la voie

514 000 484 281 484 281

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

188 000 108 145 74 678

Winterthour—Wald

Pose de signaux à feux clignotants

177 500 157 029 8 504

Küschnacht—Erlenbach

Transformation du passage inférieur, près du km 12,710: participation des CFF

106 650 51 450 37 579

Herrliberg-Feldmeilen—Meilen

Construction de nouveaux murs de soutènement et assainissements dans la région de «Seehalde», du km 18,420 au km 18,960

459 000 315 112 4 511

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

170 000 200 552 200 552

Achevé et décompté

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 —

Winterthour—Romanshorn—Rorschach—Sargans et Ziegelbrücke—Rapperswil

Déplacement ou remplacement de signaux avancés dans diverses stations, en vue d'augmenter la vitesse des trains

474 100 353 660 2 627

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

Crédits alloués par le Conseil d'administration le 2 mars 1918 (fr. 10 000 000) et le 25 octobre 1957 (fr. 15 000 000) pour la participation des CFF

25 000 000 13 417 657 2 264 913

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.

Crédit	Dépenses		
	Total	de l'année 1957	
	fr.	fr.	fr.
Doublements de voies			
I ^{er} arrondissement			
Chénens—Cottens	3 190 000	2 340 844	120
Achevé et décompté. L'économie réalisée provient d'une exécution simplifiée et d'adjudications plus avantageuses			
Cottens—Rosé	4 926 000	3 700 743	709 585
Mise en exploitation de la double voie le 2 octobre 1955			
Grandson—Onnens-Bonvillars	6 030 000	2 766 698	2 270 767
Gorgier—Bevaix	3 260 000	2 821 830	21 277
Mise en exploitation de la double voie le 5 juillet 1954; quelques travaux de complémentation sont encore en cours			
La Neuveville—Douanne	fr. 7 440 000		
dont à déduire la participation du canton de Berne.	» 135 000		
	7 305 000	4 223 453	1 244 010
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		
Mise en exploitation de la double voie le 22 septembre 1957			
Oensingen—Soleure g. p.	12 952 000	13 515 725	376 510
Mise en exploitation de la double voie sur les tronçons Luterbach—Soleure g. p. le 12 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			
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	3 834 986	72 611
Mise en exploitation de la double voie le 3 juin 1956. Achevé, mais non décompté			
Thalwil—Baar	200 000 ¹⁾	164 693	164 693
¹⁾ Crédit partiel pour travaux préparatoires			
III ^e arrondissement			
Lachen—Coire			
Tronçon Lachen—Siebnen-Wangen	fr. 7 010 000		
dont à déduire la participation de tiers	» 115 000		
Mise en exploitation de la double voie le 29 mars 1955. Achevé, mais non décompté			
Tronçon Siebnen-Wangen—Ziegelbrücke	11 883 000	11 497 271	7 480
Achevé et décompté			
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 longeant le lac de Walenstadt)	fr. 27 900 000		
dont à déduire la participation du canton de Glaris	» 10 000 000		
	17 900 000	5 243 895	5 231 835

	Crédit	Dépenses	
		Total	de l'année 1957
		fr.	fr.
Tronçon Unterferzen—Murg	7 800 000	7 789 041	884 257
Mise en exploitation de la double voie le 8 octobre 1953			
Tronçon Sargans—Bad Ragaz fr. 5 500 000 dont à déduire la participation de la commune de Bad Ragaz » 90 000	5 410 000	4 391 472	2 356 718
Mise en exploitation de la double voie le 20 décembre 1957			
Electrification de lignes			
I ^{er} arrondissement			
La Plaine—Genève-Cornavin	15 797 000	14 889 371	513 198
Mise en service de la traction électrique le 30 septembre 1956. Quelques travaux de complément sont encore en cours			
Monthei—Saint-Gingolph	2 350 000	2 103 068	—
Mise en service de la traction électrique le 1er octobre 1954. Quelques travaux de complément sont encore en cours			
Les Verrières—Pontarlier	332 000	320 087	16 298
Achevé et décompté			
Vallorbe—frontière			
y compris l'adaptation des voies et l'installation d'un nouvel enclenchement électrique à Vallorbe-Gare	2 870 000	2 239 256	1 464 484
II ^e arrondissement			
Bâle CFF			
Electrification de la partie ouest de la gare aux voyageurs (SNCF)	4 640 000	3 243 631	454 320
Bâle CFF—Bâle gare badoise (ligne de raccordement)	418 000	479 632	— 37 529
Mise en service de la traction électrique le 1er novembre 1956. Achevé, mais non décompté			
Renouvellement de voies et d'installations de la ligne de contact			
Renouvellement de voies et de branchements			
Voies et ballast			
160,3 km de voies, par du matériel neuf	26 792 000	28 084 156	25 280 677
53,2 km de voies, par du matériel usagé	6 395 000	6 294 682	5 352 532
12,4 km de voies, ballast seul	699 000	733 017	733 017
Branchements			
510 unités de branchements, par du matériel neuf	6 946 000	7 177 539	6 793 656
207 unités de branchements, par du matériel usagé	1 808 000	1 771 719	1 692 816
	42 640 000	44 001 113	39 852 698
Renouvellement d'installations de la ligne de contact			
	803 000	732 132	596 572
Total	43 443 000	44 733 245	40 449 270

	Crédit fr.	Dépenses	
		Total fr.	de l'année 1957 fr.
Achat de mobilier, machines et ustensiles			
Service de l'administration			
Agencement des bureaux, laboratoires, etc., véhicules routiers	549 100	455 147	455 147
Service des travaux			
Agencement des bureaux et des magasins	75 000	90 085	90 085
Outilage, machines et véhicules	1 858 000	2 077 905	2 077 905
Service des gares et des trains			
Agencement des bureaux, y compris ceux des stations	3 268 800	1 925 941	375 881
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, véhicules routiers etc.	4 045 500	4 247 404	2 745 078
Service de la traction			
Agencement des bureaux et des magasins	52 700	82 336	82 336
Outilage, machines et véhicules	191 300	179 853	179 853
	Total	10 040 400	9 058 671
			6 006 285
Véhicules			
Véhicules moteurs			
Commande de 1951			
Transformation de 3 fourgons automoteurs électriques	240 000	219 897	111 593
Les travaux sont terminés			
Commande de 1955			
2 rames automotrices électriques	1 800 000	2 021 117	583 943
Les deux rames ont été livrées (1 en 1956 et 1 en 1957)			
34 tracteurs pour le service de manœuvre	7 187 000	7 267 776	3 319 151
Tous les tracteurs ont été livrés (9 en 1956 et 25 en 1957)			
6 locomotives électriques à deux fréquences pour le service de manœuvre	2 850 000	2 501 150	1 707 346
4 locomotives ont été livrées en 1957. Les 2 locomotives restantes le seront en 1958			
6 locomotives diesel pour le service de manœuvre.	3 210 000	979 158	94 070
2 compositions de train Trans-Europ-Express	5 200 000	5 105 169	2 734 129
Les deux compositions ont été livrées en 1957			
Commande de 1956			
12 locomotives électriques pour le service de ligne	19 200 000	8 591 492	2 977 900
6 tracteurs thermiques pour le service de manœuvre	330 000	176 017	66 292
2 tracteurs ont été livrés en 1957. Les 4 tracteurs restants le seront en 1958			
Commande de 1957			
24 locomotives électriques pour le service de ligne	40 000 000	15 656 135	15 656 135
6 locomotives diesel-électriques pour le service de manœuvre	5 940 000	1 701 540	1 701 540
6 automotrices électriques à voyageurs	6 240 000	1 748 638	1 748 638
10 locomotives diesel-électriques	15 700 000	4 684 035	4 684 035
12 tracteurs pour le service de manœuvre	3 800 000	911 547	911 547

	Crédit	Dépenses	
		Total	de l'année 1957
		fr.	fr.
Voitures			
Commande de 1954			
166 voitures	33 204 000	32 970 391	956 138
Toutes les voitures ont été livrées (15 en 1954, 114 en 1955, 32 en 1956 et 5 en 1957)			
Commande de 1955			
30 voitures RIC	7 950 000	7 750 282	2 335 384
Toutes les voitures ont été livrées (15 en 1956 et 15 en 1957)			
Commande de 1956			
276 voitures unifiées	60 030 000	25 806 218	18 138 016
3 voitures ont été livrées en 1957. Les autres le seront en 1958 (243 voitures) et en 1959 (30 voitures)			
7 wagons-restaurants.	2 338 000	778 952	201 162
Commande de 1957			
22 voitures de commande.	6 358 000	1 445 400	1 445 400
Wagons			
Commande de 1955			
700 wagons Europ	17 000 000	16 987 448	288 240
Tous les wagons ont été livrés (672 en 1956 et 28 en 1957)			
3 wagons-silos avec 3 containers chacun	144 000	139 323	79 135
1 wagon a été livré en 1957. Les 2 wagons restants le seront en 1958			
Commande de 1956			
500 wagons ouverts	11 370 000	11 006 856	— 79 669
Tous les wagons ont été livrés (452 en 1956 et 48 en 1957)			
20 wagons porteurs pour grands containers ouverts	815 000	831 869	219 557
Tous les wagons ont été livrés en 1957			
100 wagons-silos à ciment avec 2 containers chacun	3 800 000	3 726 233	2 645 316
Tous les wagons ont été livrés en 1957			
3 ponts de chargement destinés aux wagons pour transports lourds	175 000	170 973	129 675
Tous les ponts ont été livrés en 1957			
Commande de 1957			
100 wagons à céréales	3 000 000	1 000 848	1 000 848
600 wagons Europ	15 500 000	10 900 223	10 900 223
114 wagons ont été livrés en 1957. Les 486 autres le seront en 1958 (396 wagons) et en 1959 (90 wagons)			
500 wagons ouverts	11 750 000	9 264 702	9 264 702
108 wagons ont été livrés en 1957. Les 392 autres le seront en 1958			
5 wagons spéciaux.	490 000	101 954	101 954
50 grands containers pour wagons-silos à ciment.	610 000	196 660	196 660
20 wagons ouverts	470 000	75 600	75 600
25 wagons porteurs pour grands containers ouverts	690 000	121 125	121 125
20 wagons-silos pour le transport de marchandises en vrac	770 000	167 520	167 520
14 wagons ouverts	310 000	309 120	309 120
Tous les wagons ont été livrés en 1957			

	Crédit	Dépenses	
		Total	de l'année 1957
	fr.	fr.	fr.
Wagons de service			
Commande de 1955			
34 wagons spéciaux pour le transport de longs rails	880 000	1 099 607	502 760
Tous les wagons ont été livrés en 1957			
3 wagons de secours	370 000	594 491	63 493
Tous les wagons ont été livrés en 1957. Le surplus de dépenses est dû à un meilleur équipement des wagons et au renchérissement			
Commande de 1956			
3 wagons-grues	690 000	193 055	22 680
Commande de 1957			
Transformation de 2 wagons-grues	200 000	47 508	47 508
5 wagons de secours	900 000	76 910	76 910
4 wagons-citernes	120 000	115 695	115 695
Tous les wagons ont été livrés en 1957			
Bateaux			
Commande de 1957			
1 ferry-boat à usages multiples pour le lac de Constance	2 157 000	442 335	442 335
Usines électriques			
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	1 234 541	586 826
Achevé et décompté. Le surplus de dépenses est dû au complémentement du projet			
Construction de nouveaux socles pour deux alternateurs monophasés	262 500	52 571	52 516
Installation d'un sixième alternateur monophasé	990 000	366 650	9 200
Installation de vannes-papillons à deux groupes de turbines	206 000	139 666	70 701
Usine de Ritom			
Adduction de la Garegna dans le lac de Ritom, 1 ^{re} étape	6 640 000	7 367 780	99 274
Achevé et décompté. Le surplus de dépenses est dû à des difficultés extraordinaires et à une durée de construction plus longue qu'il n'était prévu			
Adduction de l'Unteralpreuss dans le lac de Ritom	5 600 000	5 556 898	3 012 446
Acquisition de deux transformateurs à trois enroulements en vue de l'établissement du couplage par groupe alternateur-transformateur	995 000	312 900	12 900
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	130 717	5 964
Usine de Vernayaz			
Construction de cellules séparées avec installations de protection contre l'incendie pour les transformateurs à trois enroulements	336 000	497 118	110 449
Achevé et décompté. Le surplus de dépenses est dû au complémentement du projet			
Remplacement d'interrupteurs à gros volume d'huile par des interrupteurs de haute capacité de rupture	622 000	604 891	67 459
Remplacement des câbles de terre entre les alternateurs et les transformateurs par des câbles sous tension; introduction de la mise à terre du point médian dans les alternateurs monophasés	202 000	230 810	121 378
Installation d'un nouvel enroulement statorique dans l'alternateur monophasé n° 4.	266 000	284 618	74 686
Achevé et décompté			
Installation d'un nouvel enroulement statorique dans l'alternateur monophasé n° 5	296 000	160 420	160 420

	Crédit	Dépenses	
		Total	de l'année 1957
	fr.	fr.	fr.
Usine de Barberine			
Construction d'un barrage au Vieux Emosson	10 690 000	10 376 011	132 223
Achevé et décompté			
Construction de deux immeubles avec logements de service pour le personnel de l'usine	519 000	591 552	175 586
Achevé et décompté			
Usine de Massaboden			
Remplacement de deux anciennes turbines par de nouvelles turbines Francis	898 000	252 000	—
Lignes de transport			
Extension de la protection sélective à 66 kV dans le réseau de distribution d'Amsteg nord	398 000	330 998	14 883
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	132 850	56 200
Montage d'un deuxième lacet de ligne pour la ligne de transport à 66 kV Vernayaz - Granges	430 000	450 997	38 690
Mise sous câble de la ligne de transport à 66 kV entre l'usine électrique et la voie ferrée Vernayaz - Martigny	160 000	107 826	6 246
Ligne de transport Bâle CFF gare de triage — Haltingen DB: établissement du tronçon allant de la sous-station de Muttenz jusqu'à la gare badoise de Bâle	660 000	554 519	554 519
Déplacement de la ligne de transport à 66 kV Rothkreuz — Emmenbrücke près de Gisikon / Honau ensuite de la réquisition du terrain	120 000	70	70
Sous-station de Delémont			
Installation de deux transformateurs de réglage, ainsi que transformation de l'installation de distribution à ciel ouvert et de la salle de commande	660 000	150 641	150 641
Sous-station de Puidoux			
Installation de deux transformateurs de réglage	985 000	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	383 973	260 073
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	75 162	31 012
Transformation et agrandissement de l'installation de distribution à 66 kV pour l'alimentation de la ligne de contact de la DB	790 000	674 162	674 162
Installation de trois transformateurs de réglage	752 000	191 767	191 767
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	238 748	133 492
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	200 591	37 042
Achevé, mais non décompté			
Sous-station de Sargans			
Construction d'un bâtiment de service pour l'entretien des lignes de contact	422 000	429 552	73 217
Achevé, mais non décompté			

	Crédit	Dépenses	
		Total	de l'année 1957
		fr.	fr.
Sous-station de Seebach			
Construction d'un atelier central de réparation pour les interrupteurs et les transformateurs	230 000	237 709	16 635
Achevé et décompté			
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	367 735	— 11 197
Achevé, mais non décompté			
Diverses usines et sous-stations			
Télémesure et téléréglage du réseau, 1 ^{re} étape: transfert de deux valeurs de mesure et d'une valeur de réglage de la sous-station de Muttenz aux usines de Vernayaz et d'Amsteg	191 000	21 483	21 483
Ateliers			
Ateliers d'Yverdon			
Restauration et extension du magasin	1 518 000	875 036	859 017
Transformation de l'ancien atelier de peinture.	279 000	303 370	93 079
Achevé et décompté			
Ateliers de Biel			
Reconstruction de l'atelier des wagons	2 750 000	1 829 232	1 519 852
Extension de la chaufferie centrale	523 000	354 670	354 670
Ateliers d'Olten			
Transformation des installations électriques à haute et à basse tension	147 000	132 584	132 584
Ateliers de Bellinzone			
Remplacement de cinq anciennes installations de chauffage par une nouvelle chaufferie centrale	980 000	1 213 664	543 424
Achevé, mais non décompté. Le surplus de dépenses est dû à l'extension du projet			
Ateliers de Zurich			
Acquisition d'une locomotive diesel-électrique pour le service de manœuvre	240 000	163 351	30 228
Divers ateliers			
Achat d'installations et de machines	1 414 000	1 032 406	977 377
Ateliers du service des travaux			
Construction d'un nouvel atelier de la superstructure à Hägendorf.	12 422 000	6 857 599	3 628 267
Complétement de l'installation de soudage des rails sur la place de dépôt du matériel de superstructure à Olten	765 000	593 551	94 412