

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

Rubrik: Trafic et exploitation

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.10.2024

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

Trafic et exploitation



La gare de Schaffhouse

I. Trafic

1. Service des voyageurs

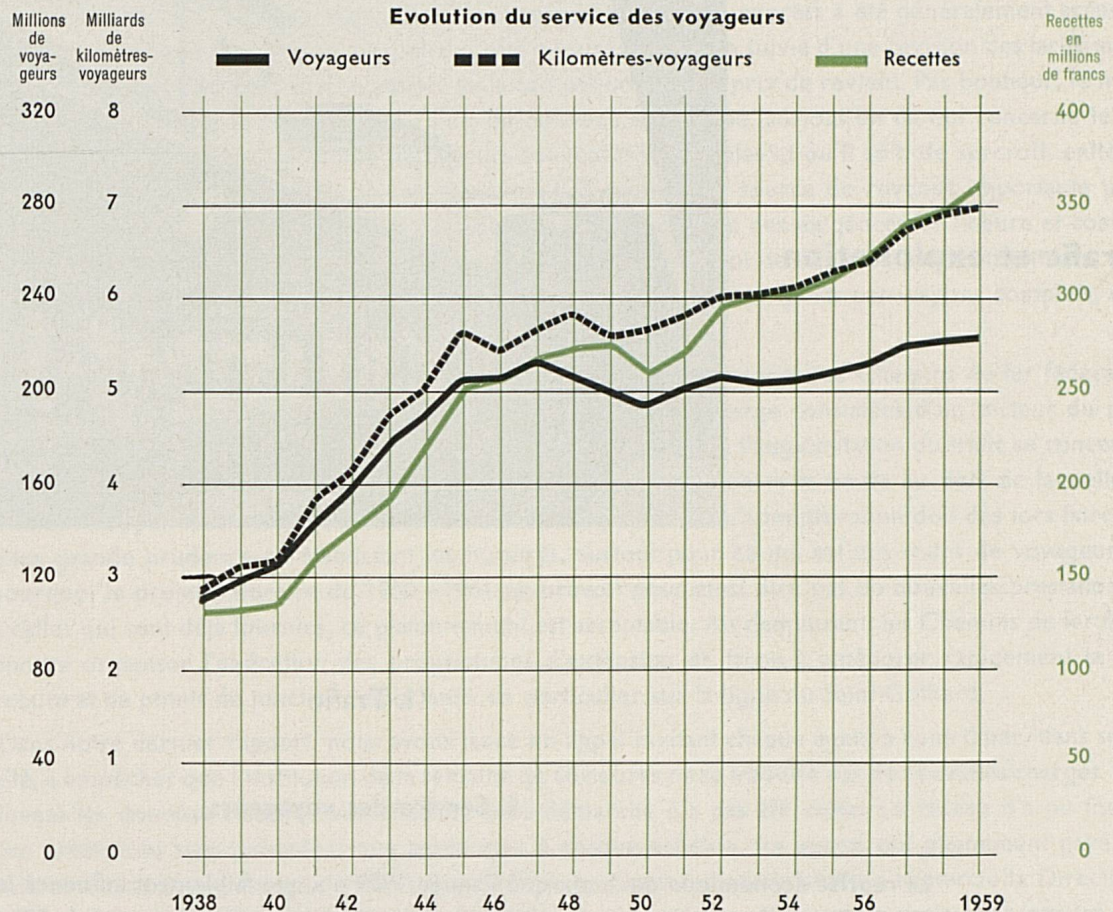
La reprise économique qui a marqué l'année 1959 n'a que faiblement influencé le service des voyageurs. Certes, le trafic a encore quelque peu progressé, pour atteindre le chiffre record de 223,2 millions de voyageurs. Mais l'augmentation, qui atteint 0,7%, est moins prononcée que l'année précédente (1%). Ainsi qu'il ressort du graphique de la page 2, la courbe du trafic monte toujours plus lentement depuis 1958. Il se peut que le relèvement tarifaire de l'automne ait passagèrement freiné l'accroissement des transports, mais, si tant est qu'un jugement puisse être porté à l'heure actuelle, cette mesure ne saurait nuire durablement au trafic ferroviaire, dont l'essor se trouve surtout entravé par la progression considérable des autres moyens de transport, et notamment de l'automobile. Ceci est tout particulièrement vrai des voyages d'affaires, qui sont en constant recul depuis des années, sauf sur les lignes principales. Le chemin de fer profite en revanche de la vogue croissante du tourisme, qui atteint des milieux toujours plus étendus de la population, surtout sur le plan international.

Les trois grands groupes de trafic ne présentent que des changements de peu d'importance. Alors que les déplacements individuels marquent une légère régression (0,1%), il y a une augmentation des voyages en groupe (2,5%), comme aussi, mais dans une mesure moindre, du trafic des abonnés (1,1%). Exprimées en kilomètres-voyageurs, les prestations de transport se sont accrues un peu plus fortement que le trafic (1,4%). Comme ces dernières années déjà, la moyenne des distances parcourues s'est encore allongée.

Les recettes ont augmenté dans une mesure quelque peu supérieure au volume du trafic, du fait surtout que les tarifs ont été relevés le 1^{er} octobre (v. le chapitre «Résultats financiers et comptes», p. 55).

2. Trafic des marchandises

Alors qu'en 1958, le trafic des marchandises était tombé à 24,2 millions de tonnes à la suite de la « récession », en 1959, il est remonté à 25,8 millions de tonnes et s'est retrouvé presque au niveau record de 1957 (26,0 millions de tonnes). La demande accrue de matières brutes destinées à l'industrie, la progression des exportations, l'intensification de l'activité dans le bâtiment et le niveau sans cesse élevé de la consommation ont entraîné, dès le deuxième trimestre, une augmentation du trafic qui est allée en s'amplifiant jusqu'à la fin de l'année. L'indice à long terme du tonnage, qui était de 107,3 points l'année précédente, a passé à 115,5 points (moyenne des années 1952/1957 = 100).



Les transports ferroviaires de marchandises importées, qui forment 42% de l'ensemble du trafic, se sont chiffrés par 10,7 millions de tonnes, dont 3,14 millions de tonnes ont été acheminés des ports du Rhin vers l'intérieur du pays. Les quantités transportées ont été de 550 000 tonnes plus élevées qu'en 1958, mais elles sont demeurées d'environ un million de tonnes inférieures au chiffre record de 1957, en raison principalement du recul des entrées de charbon. En revanche, les exportations par le rail, qui se sont élevées à 1,02 million de tonnes (4% de l'ensemble du trafic), ont dépassé tous les résultats des années précédentes.

Le trafic de transit s'est monté à 5,17 millions de tonnes, ce qui représente un cinquième de l'ensemble des transports de marchandises. Les quantités transportées — il s'agit notamment de fer et d'acier, de denrées alimentaires et de charbon — ont excédé de 810 000 tonnes celles de 1958, et de 360 000 tonnes le chiffre record de 1957.

Le trafic interne a été aussi plus élevé que dans toutes les périodes précédentes, en raison de l'accroissement des livraisons de ciment; il s'est en effet monté à 8,0 millions de tonnes, ce qui représente 31% de l'ensemble des transports de marchandises. C'est toutefois dans ce secteur que le pourcentage d'augmentation a été le moins marqué, du fait de la concurrence croissante de la route. Le trafic dit accessoire, qui comprend les transports de bagages, colis express, envois postaux et animaux vivants, a enregistré à peu près le même tonnage que l'année précédente (environ un million de tonnes).

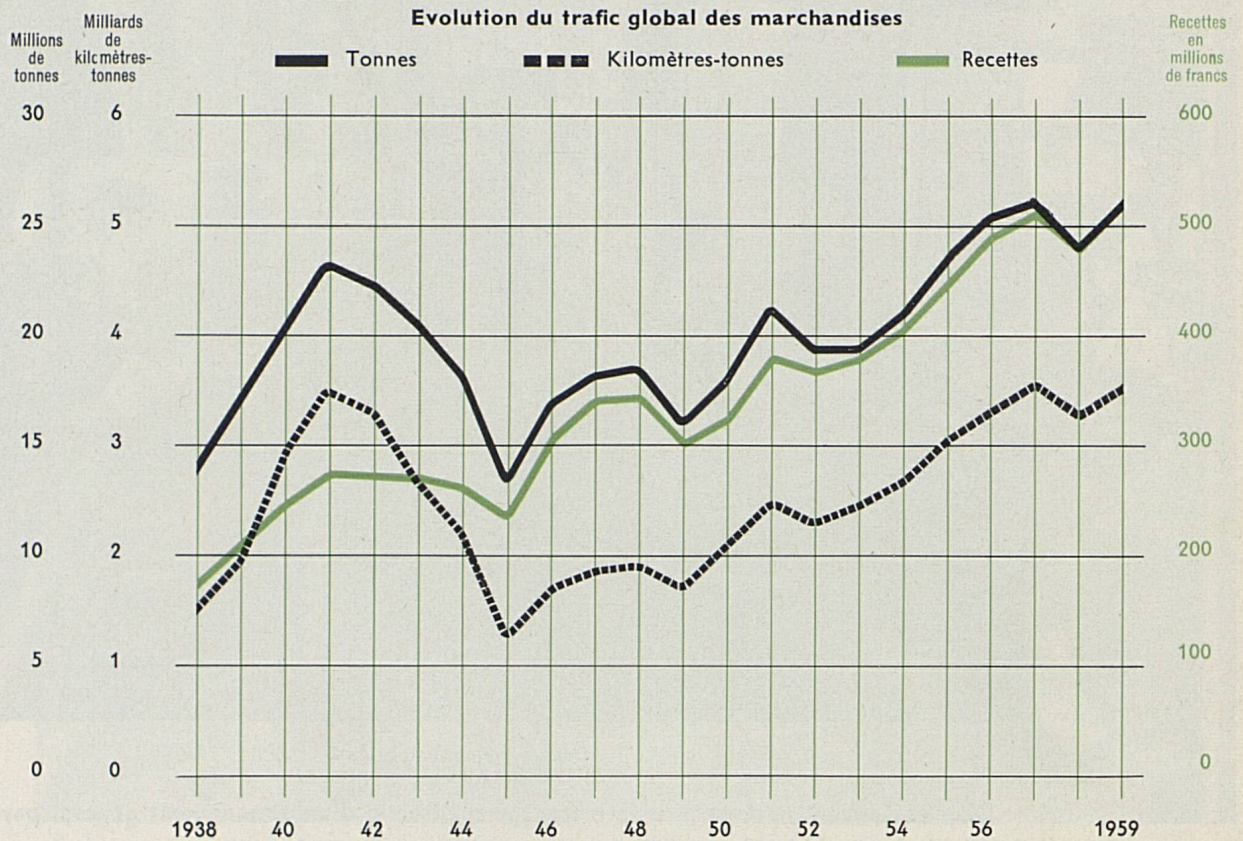
Les recettes provenant de l'ensemble du trafic des marchandises ont suivi la même courbe que les transports; elles ont atteint 518,8 millions de francs en 1959 (voir le chapitre « Résultats financiers et comptes », p. 55).

II. Tarifs

1. Tarifs des voyageurs, des bagages et des colis express

Relèvement et réforme des tarifs

Le 1^{er} octobre est entrée en vigueur une réforme des tarifs des voyageurs, des bagages et des colis express qui avait pour but principal d'adapter les prix au renchérissement continu. Cette mesure visait non seulement à introduire un certain nombre de changements de structure et de simplifications, mais encore à rationaliser et à moderniser la vente des billets, ainsi que les opérations de contrôle et de décompte. Les majorations de taxes ont été en moyenne de 11 ½ % dans le service des voyageurs et de 22 % dans le service des bagages et des colis express.



Dans le *tarif normal*, nous avons maintenu la structure des taux kilométriques introduite lors de la réforme de 1948 (dégression à la distance, lien arithmétique entre les classes, réduction pour l'aller et retour). Le taux kilométrique de simple course en 2^e classe et pour les distances de 1 à 150 kilomètres a été porté de 10,5 à 11,2 centimes (contre 10 centimes en 1948). Dans le tarif normal et les tarifs qui en sont dérivés, les prix s'établissent désormais pour toutes les distances selon le principe des paliers, qui n'était appliqué auparavant que pour les distances de 151 kilomètres et plus. En outre, le mode d'arrondissement des prix a subi une modification et une distance minimum a été introduite. Pour les billets de *simple course donnant également droit au voyage de retour*, le minimum de perception a été porté à 5 francs pour la 2^e classe et à 7 francs pour la 1^{re} classe.

Pour ce qui est du *billet de vacances*, la taxe fixe a été augmentée à 18 francs pour la 2^e classe et à 24 francs pour la 1^{re} classe. Les taxes de parcours et les prix des billets d'excursion à tarif réduit ont été relevés comme dans le tarif normal.

Dans le *tarif pour sociétés et écoles*, le nombre des groupes de taxes a été réduit et mieux adapté aux conditions de la concurrence. Les taxes de groupes sont tirées des prix des billets ordinaires de simple course et d'aller et retour, compte tenu des taux de réduction fixes ci-après :

Sociétés de 8 à 24 personnes	27½%	Ecoles: 1 ^{er} degré d'âge (jusqu'à la 10 ^e année scolaire)	70%
25 à 249 personnes	35%	2 ^e degré d'âge (à partir de la 11 ^e année scolaire)	50%
250 personnes et plus	40%		

Les prix des *abonnements généraux* ont été fixés comme il suit:

	2e classe fr.	1re classe fr.
Abonnement annuel	1130	1580
Abonnement d'un mois ou 1 ^{re} tranche mensuelle	180	260
2 ^e -11 ^e tranche mensuelle	100	140



Dans la voiture unifiée de 1^{re} classe

D'après l'ancien tarif, la première tranche mensuelle d'un abonnement général payable par acomptes était délivrée à prix réduit lorsqu'elle faisait immédiatement suite à un abonnement de douze mois. Cet abonnement est maintenant délivré sous forme de 11 tranches mensuelles, dont la dernière est également valable pour le 12^e mois. Après une année, l'abonné peut donc intercaler une pause avant de reprendre un nouvel abonnement et il ne subit pas pour autant une perte matérielle. De plus, les possibilités de prolongation et de transfert des abonnements généraux ont été étendues. Le lien arithmétique entre les classes a été adapté à celui de tous les autres titres de transport (1 : 1,4 au lieu de 1 : 1,33 comme auparavant).

Pour stimuler les voyages, et notamment le trafic touristique, nous avons créé un *abonnement pour demi-billets* valable un mois et délivré au prix de 35 francs. Les prix des abonnements pour demi-billets de trois et douze mois ont été portés à 70 et 230 francs. Les abonnements généraux de vacances et les abonnements mixtes pour demi-billets et généraux ont été supprimés comme tels. Les porteurs de n'importe quel abonnement pour demi-billets peuvent désormais acheter un nombre quelconque de cartes complémentaires donnant droit à cinq ou dix jours d'abonnement général. Ce système remplace avantageusement les abonnements supprimés, en ce sens qu'il offre de plus nombreuses possibilités et qu'il est à la fois plus simple et plus souple.

Pour ce qui est de l'*abonnement de réseau*, les prix ont subi quelques changements et les conditions de prolongation et de transfert ont été améliorées. L'abonnement mixte pour réseau combiné et demi-billets, qui était peu demandé, a été supprimé.

En ce qui concerne les *abonnements de parcours*, il s'est agi surtout d'en mieux adapter les prix aux frais. Il a fallu en particulier relever les prix de l'abonnement d'écolier et des abonnements d'ouvrier dans une mesure dépassant quelque peu la moyenne. Le rabais social spécial s'élève encore à 40% pour les abonnements d'écolier et à 25% pour les abonnements d'ouvrier. L'écart entre les prix des abonnements pour deux courses par jour et des abonnements pour quatre courses par jour (autrement dit, pour un nombre illimité de courses) a, de même, été réduit.

Dans le domaine des abonnements pour courses occasionnelles, l'abonnement d'un mois pour dix courses d'aller et retour (série 17) et l'abonnement d'écolier de trois mois pour cinq courses d'aller et retour (ancienne série 26) ont été supprimés. L'abonnement d'ouvrier de trois mois pour cinq courses d'aller et retour (série 35) a été remplacé par un abonnement correspondant d'usage général (série 18). Tous les abonnements pour courses occasionnelles sont désormais valables trois mois.



Dans la voiture unifiée de 2^e classe

Ainsi, il existe maintenant les abonnements de parcours suivants:

Abonnements d'usage général

- Série 10: Abonnement nominatif, valable pour un nombre illimité de courses
- Série 11: Abonnement nominatif mensuel, valable pour une course d'aller et retour par jour
- Série 15: Abonnement au porteur, valable pour vingt courses simples en trois mois
- Série 16: Abonnement nominatif, valable pour dix courses d'aller et retour en trois mois
- Série 18: Abonnement nominatif, valable pour cinq courses d'aller et retour en trois mois.

Abonnements d'écolier et d'apprenti

- Série 20: Abonnement nominatif, valable pour un nombre illimité de courses
- Série 26: Abonnement nominatif, valable pour dix courses d'aller et retour en trois mois.

Abonnements d'ouvrier

- Série 30: Abonnement nominatif mensuel, valable pour un nombre illimité de courses les jours ouvrables
- Série 31: Abonnement nominatif mensuel, valable pour une course d'aller et retour par jour ouvrable.

Diverses simplifications ont été apportées à l'établissement et au contrôle des abonnements de parcours, ainsi que dans le domaine des détaxes. Jusqu'à l'âge de 16 ans, les enfants reçoivent désormais des abonnements d'écolier sans aucune formalité.

Le relèvement et la réforme du *tarif des bagages et des colis express* s'imposaient du fait surtout que le trafic, amélioré au cours des années, était loin de couvrir ses frais et qu'il constituait une entrave croissante à la bonne marche du service. La taxe d'expédition, qui était perçue jusqu'ici proportionnellement au poids, a été remplacée par un supplément fixe pour les petits envois jusqu'à 50 kg. Pour les envois expédiés aux taxes de zone, le nombre des paliers de distances a été réduit de quatre à trois (1 à 75 km, 76 à 150 km et 151 km et plus). L'octroi de réductions de taxes a dû être quelque peu limité.

L'application de l'arrêté fédéral concernant le rapprochement des tarifs des entreprises de transport concessionnaires à ceux des Chemins de fer fédéraux a entraîné, en trafic direct avec 28 chemins de fer privés, des modifications tarifaires qui sont entrées en vigueur en même temps que la réforme des tarifs. Grâce à cette mesure, un grand nombre de relations de ce trafic sont à présent meilleur marché malgré le relèvement tarifaire.

Autres mesures d'ordre commercial

Nous avons délivré des billets de simple course valables pour le retour aux exposants et aux visiteurs des grandes foires et expositions suisses traditionnelles (Salon de l'automobile, Foire d'échantillons, Comptoir, OLMA), ainsi qu'aux participants à huit manifestations nationales de caractère culturel, folklorique et sportif.

Une nouvelle convention sur le service direct suisse des voyageurs, des bagages, des colis express, des animaux et des marchandises est entrée en vigueur le 1^{er} janvier. Elle a pour but de simplifier et d'uniformiser l'application des tarifs en service direct. De nouvelles administrations, notamment des téléphériques et des entreprises de transports automobiles, ont pu y être admises.

Des changements ont dû être apportés dans les tarifs internationaux des voyageurs par suite de majorations de taxes en France, en Yougoslavie, en Espagne et en Suisse. Les chemins de fer suisses ne s'en trouvent toutefois pas sensiblement désavantagés par rapport aux lignes de transit étrangères. Au début de l'année, l'importante œuvre de simplification et d'unification que représente le nouveau tarif commun international pour le transport des voyageurs et des bagages a pu être pratiquement achevée. Les bureaux d'émission des billets apprécient grandement le nouveau système.

Depuis le 1^{er} janvier, un nouvel abonnement touristique européen pour Américains, l'«Eurailpass», est en vente aux Etats-Unis et au Canada. Cet «abonnement général européen» peut être utilisé sur les lignes des chemins de fer de 13 pays d'Europe, où il donne droit pendant deux mois à un nombre illimité de voyages en 1^{re} classe. Le nouveau titre de transport s'est bien acclimaté. La liberté de mouvement qu'il confère correspond à la mentalité américaine, de sorte qu'il est le meilleur instrument de propagande pour des voyages en Europe par rail.

L'importance croissante du trafic international et la concurrence toujours plus aiguë des moyens de transport dans les relations avec l'étranger nous ont de nouveau contraints à collaborer étroitement avec les agences de l'Office national suisse du tourisme, ainsi que les bureaux et organisations de voyage des pays qui nous intéressent plus particulièrement. La nécessité de renforcer la position commerciale du rail là où il y a d'abondants réservoirs de voyageurs, comme aussi la sauvegarde d'intérêts communs, exigent toujours plus impérieusement des administrations de chemin de fer européennes qu'elles fassent bloc. Sur le marché américain aussi, elles doivent se montrer plus actives; l'introduction de l'«Eurailpass» offre à cet égard une bonne position de départ.

2. Tarifs des marchandises et des animaux

Tarifs internes

Les prix sont demeurés stables. La structure des tarifs n'a pas subi de modifications fondamentales.

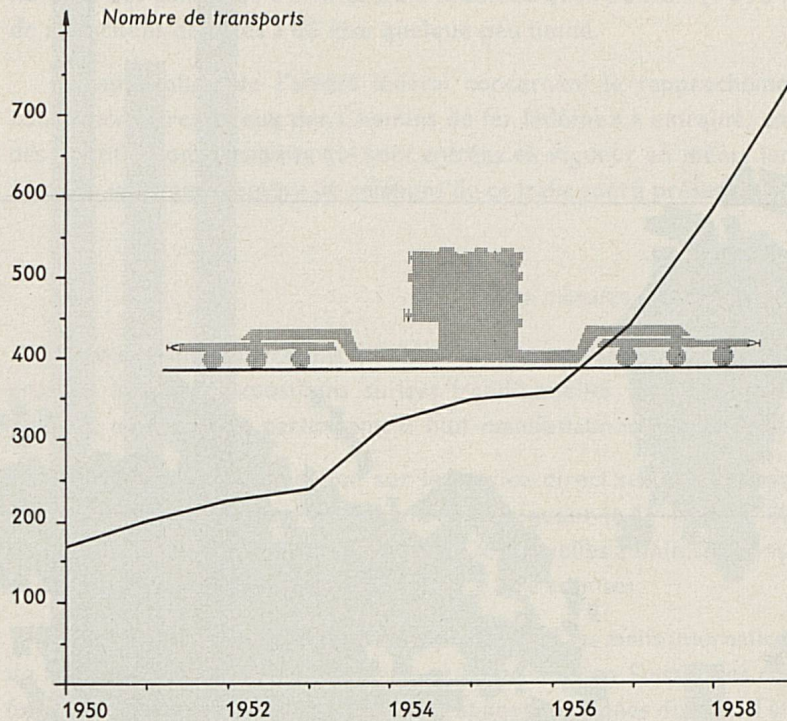
Intensité du trafic-voyageurs de divers pays



Nombre de courses par habitant (1958)

Le 1^{er} octobre est entré en vigueur un nouveau tarif des frais accessoires, dont les droits sont désormais mieux adaptés au coût des prestations du chemin de fer. Cette adaptation s'imposait parce que le tarif publié le 1^{er} janvier 1952 ne tenait pas suffisamment compte du niveau des frais et que, depuis lors, ceux-ci ont à nouveau augmenté de 30%.

Tout en continuant à étendre l'application de taxes particulières, nous n'avons pas pris de nouvelles mesures fondamentales dans le domaine de la concurrence. En revanche, nous avons intensifié la prospection de la clientèle et développé le calcul forfaitaire des prix de transport.



Evolution des transports extraordinaires sur les grands parcours, en trafic suisse et international

L'acheminement des volumineux produits de l'industrie (parties de machines, tubes, transformateurs, etc.) nécessite toujours plus souvent des transports extraordinaires, car les dimensions extérieures de ces marchandises dépassent le gabarit normal. Diverses mesures de prudence s'imposent. C'est ainsi qu'il faut abaisser la vitesse dans les tunnels et sur les ponts, déclencher la ligne électrique de contact et remorquer les wagons spéciaux au moyen de locomotives diesel ou à vapeur, ainsi qu'interdire les croisements sur les lignes à double voie.

Tarifs internationaux

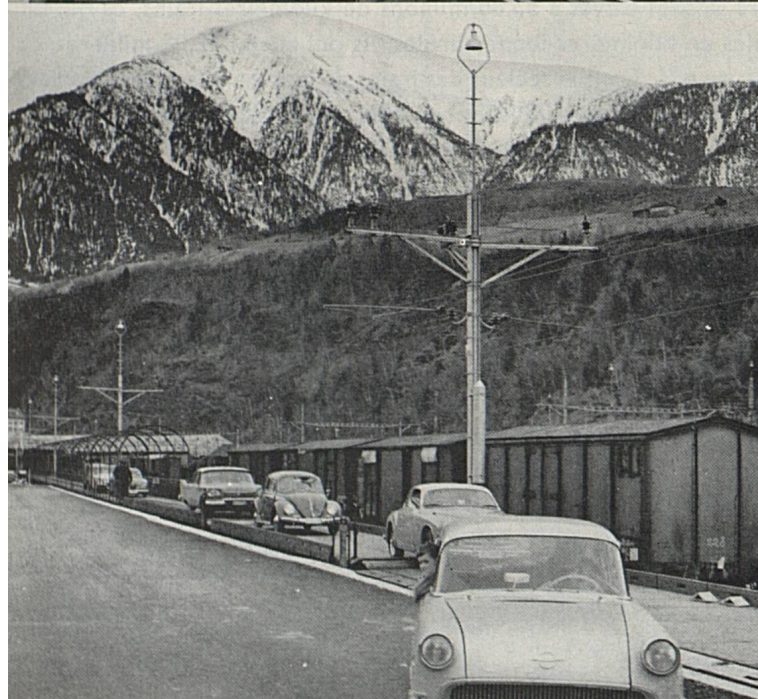
Des majorations de taxes opérées en France, en Hongrie, au Luxembourg, en Belgique, au Danemark, en Suède et en Espagne nous ont obligés d'adapter des tarifs d'union internationaux. Dans le trafic du charbon entre la Ruhr et l'Italie, le renchérissement des transports par bateaux de Rotterdam à Gênes est à l'avantage des chemins de fer.

La 2^e commission (trafic des marchandises) de l'Union internationale des chemins de fer, dont les CFF (service commercial des marchandises) assument la présidence, a examiné les taxes et les prix qui devraient être appliqués en cas d'établissement d'un tarif commun international de transit. En outre, elle a amélioré le texte de l'accord sur la collaboration tarifaire des chemins de fer en trafic international des marchandises et préparé la publication d'un aide-mémoire sur l'unification des tarifs internes.

III. Chemin de fer et autres moyens de transport

1. Trafic routier

Le parc des véhicules à moteur accuse une nouvelle et forte progression en Suisse. Le 30 septembre 1959, il y avait 429 969 voitures automobiles privées en circulation, soit 11,3% de plus qu'en 1958. L'accroissement, chaque année plus marqué, a atteint un nouveau record en 1959 (+ 43 559 unités). Les motocyclettes de tout genre sont au nombre de 281 780 (+ 6,2%). En 1959, il est entré aussi beaucoup plus de voitures étrangères en Suisse que les années précédentes. L'individualisation des transports de personnes se poursuit ainsi au même rythme qu'auparavant. Aujourd'hui déjà, dans les pays très développés, beaucoup plus de la moitié



des déplacements sont assurés par des véhicules individuels. La quote-part du chemin de fer va sans cesse en diminuant. Si le trafic ferroviaire réussit cependant à se maintenir et même à progresser quelque peu, c'est uniquement parce que la demande de transports s'est fortement accrue, en raison de l'intensification de l'activité économique, de l'amélioration des revenus, des nouvelles habitudes de vivre et de l'extension des loisirs.

Le nombre des autobus et des autocars immatriculés en Suisse a passé de 2932 en 1958 à 3033 en 1959. L'augmentation est relativement modeste, puisqu'elle ne dépasse pas 3,4%. Il va de soi que le trafic public par autobus et le trafic par autocar à la demande souffrent eux aussi de la concurrence des moyens de transport individuels.

Nos transports d'automobiles à travers les tunnels alpins n'ont plus atteint les chiffres records de 1958, alors qu'ordinairement la croissance rapide de la motorisation se reflète aussi dans ce secteur. La cause en est que les cols ont été ouverts plus tôt que de coutume et qu'ils ont été plus aisés à franchir. Durant l'exercice, 133 432 automobiles, autocars et camions ont passé le tunnel du Saint-Gothard, soit 0,9% de moins qu'en 1958. Le transport des automobiles par le Simplon a été considérablement amélioré à partir du 1^{er} décembre 1959; la gare sud de chargement et de déchargement a en effet été ramenée de Domodossola à Iselle, où, comme à Brigue, de nouvelles installations pour automobiles ont été aménagées. Ces mesures ont permis de réduire sensiblement la durée du transport et d'abaisser les taxes de passage.

Le camion a chargé 2,02 millions de tonnes d'importations, dont 1,17 million au départ des ports rhénans de Bâle. Compte tenu de 190 000 tonnes d'exportations, il a transporté 2,21 millions de tonnes de marchandises en trafic avec l'étranger, ou 330 000 tonnes (17,8%) de plus qu'en 1958. C'est en trafic franchissant la frontière que l'augmentation absolue a été la plus forte (+ 218 000 tonnes), tandis que les amenées et les enlèvements de

L'automobile franchit le tunnel du Simplon:

1. Les automobiles gagnent le train en partance à Iselle, en empruntant le nouveau quai de chargement
2. Le train est sorti du tunnel et s'approche de la gare de Brigue
3. Les automobiles quittent le train à Brigue et passent par le nouveau quai de chargement.

marchandises ont progressé de 102 000 tonnes dans les ports rhénans et de 10 000 tonnes dans les gares frontalières. Alors que la part du camion en trafic avec l'étranger n'était que de 8,3% en 1952 et de 14,6% en 1958, elle a passé maintenant à 15,8%.

Le tonnage transporté par rail ne parvient qu'à grand-peine à suivre la marche des affaires et la prospérité croissante. Si le chemin de fer entend conserver les transports qu'il peut exécuter plus économiquement que ses concurrents, comme aussi participer raisonnablement à l'expansion économique, il devra revoir sa politique tarifaire et mieux adapter ses tarifs de marchandises aux frais de revient et aux conditions du marché.

A la fin de l'année, il apparaissait fort douteux que le contrat conclu avec l'Union suisse pour le trafic des marchandises (UTM) pût être maintenu en vigueur.

2. Trafic aérien

Le trafic aérien a encore augmenté, mais dans une proportion beaucoup plus faible que les années antérieures. Le nombre des passagers d'étape transportés par la Swissair a passé à 1 106 271, ce qui représente un accroissement de 43 875 unités, ou 4%. Il y a une année, l'augmentation avait été de 7%, et, antérieurement, des progressions annuelles de 20% et plus n'étaient pas rares. Ce ralentissement survient à un moment où le trafic aérien accroît fortement son potentiel par la mise en service d'avions à réaction et où il s'efforce d'augmenter en conséquence son volume de transports. Il en résultera une nouvelle aggravation de la concurrence entre l'avion et le chemin de fer sur les moyennes distances; en revanche, nous recevrons par les airs un surcroît de voyageurs d'outre-mer.

3. Transports par bateaux

Le volume total des marchandises manutentionnées dans les ports rhénans de Bâle s'est élevé à 4,9 millions de tonnes. Le trafic amont a été de 4,45 millions de tonnes; déduction faite des 236 000 tonnes de marchandises en transit, ce chiffre représente 33,6% des importations suisses. Dès septembre, à la suite des basses eaux, il y a eu un fort recul du tonnage amont, et notamment des transports de marchandises pondéreuses (charbon et huiles minérales). — 72,7% des arrivages ont été emmenés par chemin de fer et 27,3% par camion (en 1958: 25,4%). Pour les fourrages, la part de la route a été de 46% (en 1958: 42%), et, pour les carburants et les combustibles liquides, elle a même atteint 66% (en 1958: 60%).

IV. Exploitation

1. Parcours

Pour les trains de voyageurs, les parcours se sont élevés à 53,86 millions de kilomètres-trains, ce qui fait une augmentation de 680 000, ou 1,3%. Calculés en kilomètres-tonnes brutes, ils ont atteint 12,08 milliards, ce qui représente un accroissement de 680 millions, ou 6%. Dans le secteur des trains de marchandises, les parcours ont aussi progressé dans une assez forte mesure. Les kilomètres-trains ont en effet passé à 22,57 millions (+ 1,68 million ou 7,4%) et les kilomètres-tonnes brutes à 10,87 milliards (+ 970 millions ou 10%).

2. Planification

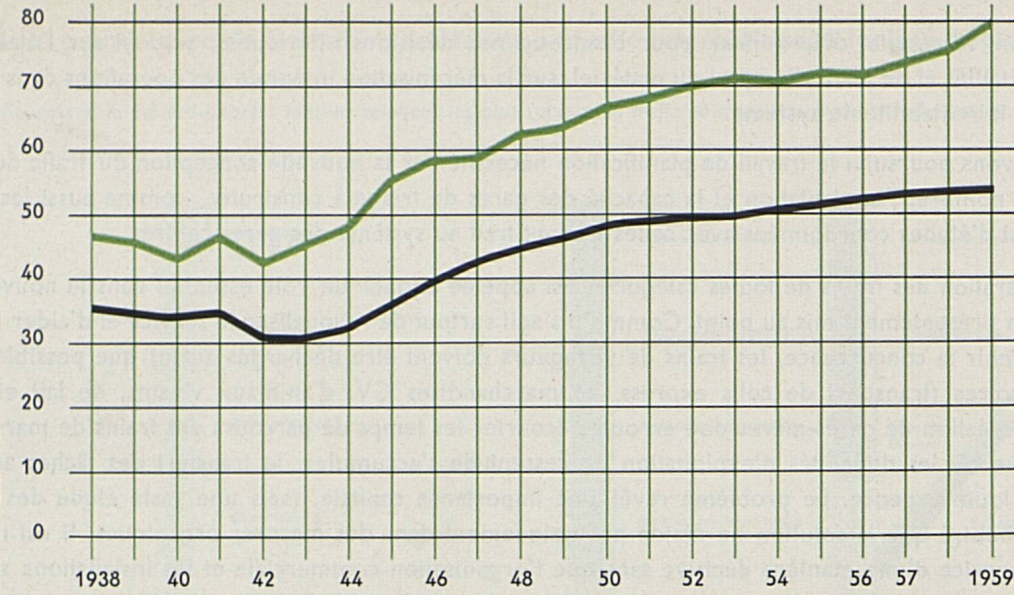
Les études amorcées en 1957 au sujet d'un nouveau système de transport des colis de détail («gares-centres») ont abouti en 1958 à l'élaboration d'un premier rapport de base. Afin de connaître mieux encore la valeur économique et les possibilités d'application de ce système en Suisse, nous avons procédé à un certain nombre d'enquêtes complémentaires. Les Chemins de fer néerlandais ayant déjà introduit avec succès cette innovation en 1934, un groupe de spécialistes est allé en examiner le fonctionnement sur place. Les investigations

Millions de km-trains

Milliards de km-tonnes brutes

Parcours des trains de voyageurs

■ Kilomètres-trains
■ Kilomètres-tonnes brutes

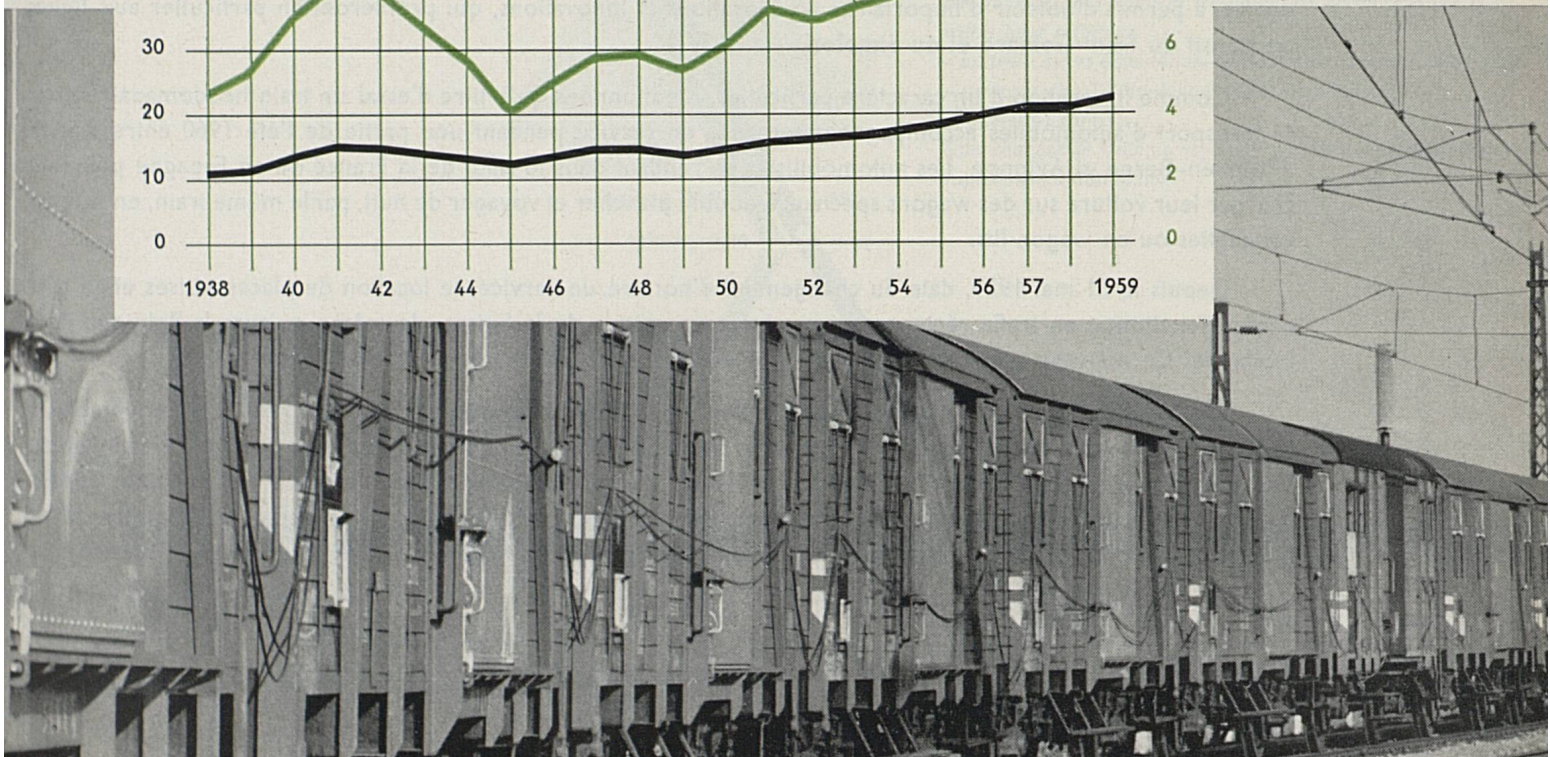
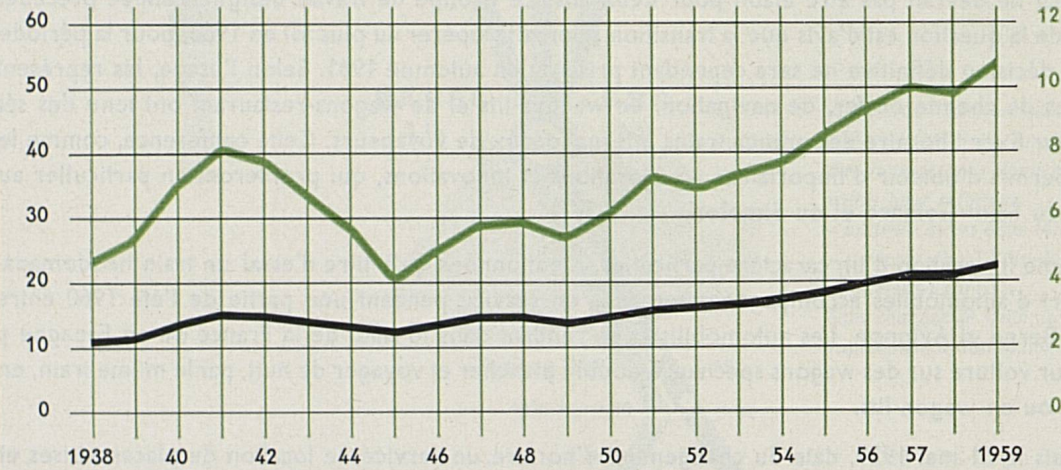


Millions de km-trains

Milliards de km-tonnes brutes

Parcours des trains de marchandises

■ Kilomètres-trains
■ Kilomètres-tonnes brutes



en cours, dont le résultat déterminera pour beaucoup nos décisions ultérieures, portent sur l'établissement d'horaires détaillés et de plans d'emploi du matériel, sur la mécanisation intégrale des opérations dans les halles, ainsi que sur la rentabilité du système.

Nous avons poursuivi le travail de planification nécessité par la nouvelle conception du trafic des wagons complets. Le nombre, l'implantation et la capacité des gares de triage à construire, comme aussi les horaires, ont fait l'objet d'études coordonnées avec celles qui ont trait au système des gares-centres.

L'accélération des trains de toutes catégories est appelée à jouer un rôle essentiel dans le nouveau mode d'exploitation présentement mis au point. Comme il s'agit surtout de rationaliser le service et d'aider le chemin de fer à soutenir la concurrence, les trains de voyageurs doivent être déchargés autant que possible de leurs tâches accessoires (transport de colis express, de marchandises GV, d'animaux vivants, de lait et d'envois postaux). La création de gares-mères doit en outre écourter les temps de parcours des trains de marchandises. A une époque où les difficultés d'exploitation ne cessent de s'accumuler, le transfert des tâches accessoires s'impose de toute urgence. Le problème revêt une importance capitale, mais une vaste étude des questions connexes a montré que la solution ne réside pas uniquement dans des mesures organiques. Il est impossible d'alléger le service d'une manière décisive sans que l'organisation commerciale et les installations satisfassent préalablement à de nombreuses exigences. Les expériences tentées ces dernières années sur certaines lignes ont bien prouvé l'utilité des trains de messageries et des gares-mères, mais elles n'ont pas fait apparaître clairement si, dans l'ensemble, le système est économique. En conséquence, la mise en service de nouveaux trains de messageries est différée jusqu'à l'aboutissement des recherches sur leur rentabilité. Sur des lignes à faible débit, où rien ne justifie la mise en marche de trains spéciaux, les tâches accessoires seront concentrées davantage sur quelques trains de voyageurs.

Le travail de planification a consisté par ailleurs à élaborer des instructions générales en vue de rationaliser le service des trains, notamment en ce qui concerne l'automatisation et la commande à distance, l'application d'un mode d'exploitation simplifié sur les lignes secondaires, la palettisation des bagages, le recensement des courants du trafic des voyageurs et enfin la détermination de l'importance des gares et stations pour la fixation des arrêts.

3. Horaire et exploitation sur le plan international

La Conférence européenne des horaires des trains de voyageurs et des services directs pour 1960-1961 s'est tenue en octobre, à Vienne, sous la présidence du chef du département des travaux et de l'exploitation des CFF. Tous les pays d'Europe y étaient représentés. L'assemblée plénière a de nouveau examiné si l'horaire international ne devrait pas être établi pour deux ans. Le groupe de travail désigné l'année précédente pour s'occuper de la question est d'avis que la transition pourrait s'opérer au plus tôt en 1963, pour la période de 1963 à 1965. La décision définitive ne sera cependant prise qu'en automne 1961. Selon l'usage, les représentants des compagnies de chemin de fer, de navigation, de wagons-lits et de wagons-restaurant ont tenu des séances de groupe pour fixer l'horaire des grands trains internationaux de voyageurs. Cette conférence, comme les précédentes, a permis d'obtenir d'importantes améliorations et innovations, qui profiteront en particulier aux lignes de transit du Saint-Gothard et du Simplon.

Comme innovation d'un caractère particulier, mentionnons qu'à titre d'essai un train hebdomadaire pour le transport d'automobiles accompagnées sera mis en service pendant une partie de l'été 1960 entre Zurich Altstetten-Berne et Avignon. Les automobilistes se rendant dans le Midi de la France ou en Espagne pourront charger leur voiture sur des wagons spéciaux à double plancher et voyager de nuit, par le même train, en wagon-couchettes ou en wagon-lits.

Depuis le 31 mai 1959, date du changement d'horaire, un service de location de places assises et de couchettes fonctionne en trafic réciproque avec les pays voisins de la Suisse, de même qu'avec la Belgique et la Hollande. Ce nouveau service doit être encore développé au cours des prochaines années.

La Conférence européenne de l'horaire des trains de marchandises (LIM) s'est réunie en novembre, à Sofia, pour traiter de l'accélération des transports de marchandises par l'amélioration des plans d'acheminement. Des progrès ont été réalisés. L'accélération de trains de marchandises en Allemagne a par exemple permis d'établir deux nouvelles relations rapides entre ce pays, la Suisse et l'Italie. En sens inverse, les Chemins de fer italiens de l'Etat font circuler régulièrement deux nouveaux trains de denrées alimentaires jusqu'à Chiasso; ces



trains sont rapidement repris et acheminés, au point que, dans certaines relations, la marchandise arrive sur le marché 24 heures plus tôt que ce n'était le cas auparavant. Il est vrai que les nombreuses formalités frontalières à remplir constituent une grosse entrave à la bonne marche du service aux nombreux points de transit.

4. Rationalisation du transbordement des marchandises

Au cours de l'exercice, l'effort de rationalisation en matière de transbordement a porté principalement sur l'emploi des wagons pourvus de dispositifs de déchargement spéciaux. Les 103 wagons-silos à céréales ont donné entière satisfaction. Nous en avons fait construire encore 100 pour pouvoir répondre à la demande. Les essais avec le wagon à benne levante-basculante sont terminés. Les besoins étant connus, nous avons commandé une première série de 200 véhicules de ce type. Les premiers ont déjà été livrés à la fin de l'année.

Le nombre des usagers conscients des avantages de la palette standard ne cesse de s'accroître, tout comme celui des clients qui ont adopté la palette interchangeable. Un recensement a révélé que 1579 entreprises ont conclu des contrats d'échange avec les administrations ferroviaires et qu'il y a en circulation quelque 300 000 palettes et 26 000 cadres amovibles. L'Union internationale des chemins de fer a fixé en fin d'année les normes de construction et de qualité d'une palette internationale, qui diffèrent très peu des nôtres. Tous les accessoires normalisés s'adaptent au nouvel engin. L'unification des modes de construction ouvre la voie à des conventions d'échange internationales. A la fin de l'année, le Chemin de fer fédéral allemand et les CFF étaient les premières administrations européennes à s'entendre à propos de l'échange de palettes plates à la frontière, tant dans le trafic des wagons complets que dans celui des wagons de détail PV. La palettisation offre ainsi de nouveaux avantages au commerce et à l'industrie. Les grands containers, les tracteurs-élévateurs et les trucs routiers connaissent toujours la faveur des expéditeurs.

V. Exploitations affermées et participation à d'autres entreprises

1. Exploitations affermées

La reprise économique n'a pas manqué de se faire sentir également sur le chiffre d'affaires des buffets de gare, qui enregistrent dans l'ensemble une nouvelle progression de leurs recettes, si même ils souffrent eux aussi de la pénurie croissante de personnel. A Sion et à Wil, de nouveaux buffets ont été construits et mis en service. Les kiosques de gare ont de même vu leurs résultats s'améliorer, en raison de l'afflux constant des voyageurs. En revanche, le produit des distributeurs automatiques est plus ou moins stationnaire.

Il est réjouissant de constater que la clientèle des wagons-restaurant s'est encore accrue. Pendant la haute saison, il a même été difficile de fournir les véhicules nécessaires, surtout pour les voyages de société; il est vrai que les anciens wagons-restaurant ne peuvent pas être librement employés. Alors que sept nouveaux wagons-restaurant légers en acier avaient déjà été mis en service en 1958, nous en avons encore commandé trois, pour remplacer des véhicules à mettre au rebut. La fréquentation des wagons-lits s'est encore améliorée durant l'exercice, grâce aussi à la modernisation du parc.

Le cinéma de la gare de Zurich a été fort apprécié des voyageurs pendant sa première année d'existence.

2. Participation à d'autres entreprises

La SA de l'Usine de l'Etzel a fourni 215,8 millions de kWh durant l'exercice 1958/1959, la production par apport naturel d'eau atteignant 105,8% de la moyenne des 21 années précédentes. L'énergie d'hiver a représenté 141,5 millions de kWh, ou 112,7% de la moyenne. Un dividende de 5% a été versé sur le capital-actions.

Photo de gauche: A la gare de triage de MuttENZ, un wagon après l'autre franchit le dos d'âne et traverse la zone des aiguilles pour être acheminé sur la voie du faisceau de direction prévue par le poste d'enclenchement.

La SA de l'Usine de Rupperswil-Auenstein a produit 203,9 millions de kWh durant l'exercice 1958/1959. Le débit de l'Aar a atteint 87% de la moyenne enregistrée pendant de longues années (98% pendant le semestre d'hiver et 79% pendant le semestre d'été). La Société a versé un dividende de 4%.

SA de l'Usine de Göschenen : A la fin du cinquième exercice (30 septembre 1959), les dépenses de construction avaient atteint environ 162 millions de francs. Le capital-actions de 40 millions de francs, que les Chemins de fer fédéraux détiennent à raison de 40%, est demeuré inchangé. En vue de se procurer les fonds nécessaires aux travaux, la Société a contracté au printemps 1959 un troisième emprunt de 40 millions de francs au taux de 3½%; la dette obligataire a ainsi passé à 130 millions de francs.

La Société de gares frigorifiques, ports-francs et glacières de Genève enregistre un nouvel accroissement de recettes dans toutes ses branches d'activité. Cette année aussi, elle est en mesure de verser un dividende.

Les Entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle SA ont également vu leurs résultats s'améliorer. Ce sont surtout les recettes provenant des ventes de glace qui ont augmenté, en raison de l'intensification du trafic des denrées alimentaires en transit.

Le trafic de la Swissair a de nouveau progressé, bien qu'à un rythme plus lent que les années précédentes (v. p. 10). Les recettes se sont accrues plus fortement que les frais, en sorte que le bénéfice net est plus élevé. Le capital-actions a été augmenté de 42 millions et porté à 105 millions de francs.

L'INTERFRIGO, Société ferroviaire internationale de transports frigorifiques, fondée il y a dix ans (27 octobre 1949), a exécuté environ 84 000 transports. En septembre, elle a émis pour la première fois un emprunt de 10 millions de francs, à 4½%, sur le marché suisse des capitaux. Le montant, entièrement souscrit, sert à acheter de nouveaux wagons frigorifiques et à consolider les prêts bancaires à moyen terme.

L'EUROFIMA, Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire, a contracté en octobre 1959 un troisième emprunt de 40 millions de francs au taux de 4½%. Les fonds avancés aux chemins de fer européens représentent maintenant 186 millions de francs et 5 millions de DM.