

# Trafic et exploitation

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses**

Band (Jahr): - **(1961)**

PDF erstellt am: **05.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



## Trafic et exploitation



Le nouveau bâtiment de gare de Busswil

### I. Trafic

#### 1. Service des voyageurs

L'expansion économique sans précédent a aussi exercé une influence favorable sur l'évolution générale du trafic. Les Chemins de fer fédéraux ont en effet établi un nouveau record en transportant 231,5 millions de personnes. La progression, de 2,6% par rapport au chiffre de 1960, est plus marquée qu'au cours des quatre années antérieures. Si satisfaisant que puisse être ce résultat, force est de constater que le coefficient d'accroissement du trafic ferroviaire est plutôt modeste, comparé à la marche générale de l'économie et au développement des autres moyens de transport.

Le mouvement des voyageurs a été particulièrement stimulé par le trafic international, qui profite non seulement de l'essor du tourisme international, mais encore des voyages de plus en plus nombreux des étrangers travaillant en Suisse et dans d'autres pays de l'Europe centrale et septentrionale. Les trois grandes catégories du trafic interne ont évolué d'une manière un peu différente. Alors que les déplacements individuels ont augmenté de 4,1% et les voyages en groupe de 9,8%, le trafic des abonnés a progressé de 1,3%.

Le public, qui dispose de plus amples revenus, réclame aussi plus de confort. Deux faits surtout le prouvent : la fréquentation satisfaisante de la 1<sup>re</sup> classe de voiture et le taux d'occupation accru des wagons-restaurants, des voitures-couchettes et des wagons-lits. L'augmentation constante des distances moyennes parcourues, qui se fait sentir depuis plusieurs années déjà, est tout particulièrement manifeste cette année-ci, et elle exerce ses heureux effets sur les recettes, dont l'évolution est commentée au chapitre « Résultats financiers et comptes » (p. 49).



## 2. Trafic des marchandises

Le tonnage transporté par les Chemins de fer fédéraux, qui avait déjà atteint un niveau très élevé en 1960 (29,6 millions de tonnes), a derechef progressé de 1,5 million de tonnes (4,9%), pour passer à 31,1 millions de tonnes. C'est là un nouveau record absolu. Ce volume de trafic, qui a sollicité à l'extrême notre appareil des transports, en automne surtout, a plus que doublé par rapport au tonnage moyen des années d'avant-guerre 1937/38, et il dépasse de 38% la moyenne des années 1952 à 1957.

### Evolution du trafic global des marchandises



Ce bond en avant est dû notamment à l'impulsion donnée par les transports internationaux. Bien que les chargements de charbon en transit aient diminué par rapport aux années précédentes, les quantités transportées à travers notre pays ont augmenté de 8,6% et passé à 6,7 millions de tonnes, grâce aux importants acheminements de fer et de fruits du Midi. Le trafic des importations, de 14,0 millions de tonnes, marque une progression de 6,6%, alors que le tonnage enlevé dans les ports du Rhin est demeuré au niveau de l'année précédente, en raison des conditions hydrographiques parfois mauvaises du Rhin. En revanche, les exportations par le rail sont en recul ; elles ont en effet fléchi de 8,8% et n'ont plus atteint que 1,1 million de tonnes. Le trafic interne, particulièrement exposé à la concurrence des camions, est resté plus ou moins stationnaire (8,2 millions de tonnes), bien que les transports de ciment aient progressé d'environ 20%. Les transports de bagages et de colis express (y compris les automobiles accompagnées) et les envois postaux s'inscrivent pour 1,1 million de tonnes (+ 10,2%). Cet accroissement du volume du trafic s'est accompagné d'une forte hausse des recettes-marchandises (voir le chapitre « Résultats financiers et comptes », p. 49).



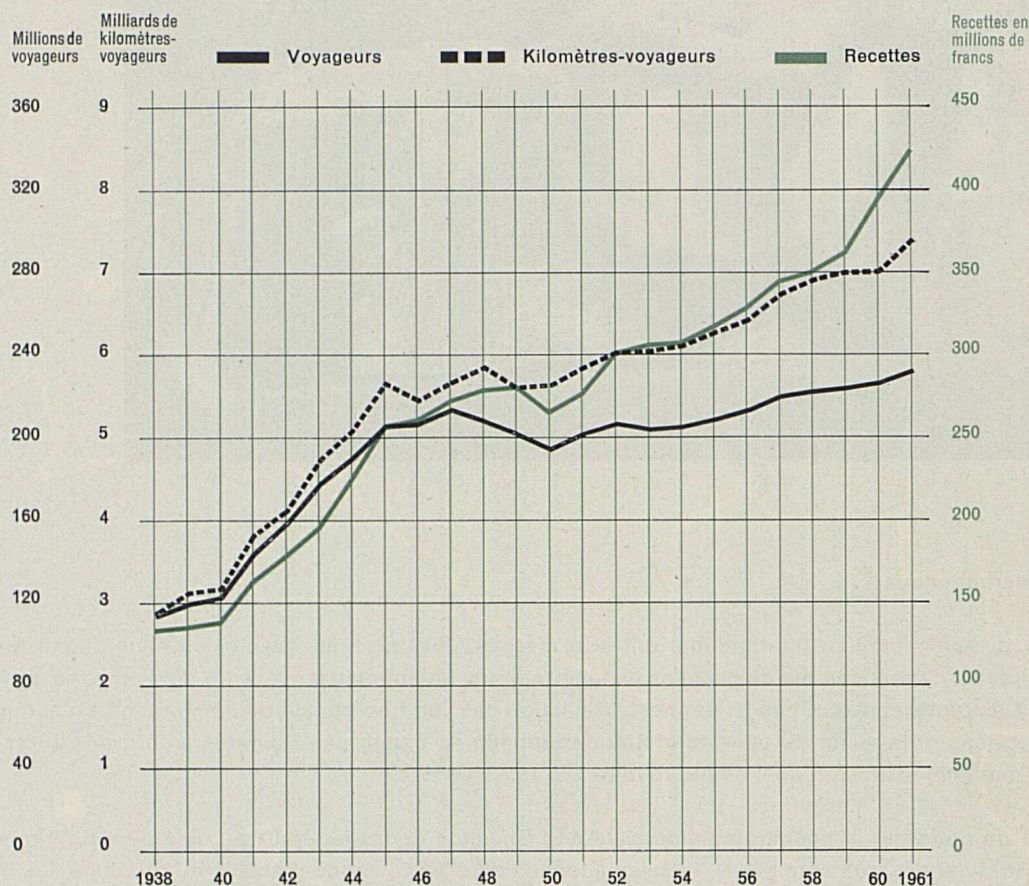
## II. Tarifs

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

#### Tarifs intérieurs

Les prix sont demeurés inchangés pour l'essentiel. Mais, du fait que les revenus augmentent dans une sensible mesure d'année en année, le coût des voyages par chemin de fer s'abaisse proportionnellement. Le graphique de la page 5 montre que le gain journalier d'un employé permet de voyager toujours plus loin. Il reflète également la forte réduction à la distance que comporte le tarif suisse des voyageurs.

#### Evolution du service des voyageurs



Selon la tradition, le billet du dimanche d'hiver a de nouveau été émis ; la taxe minimum a été portée à 10 francs en première et à 7 francs en deuxième classe. Nous avons accordé le retour gratuit (voyage d'aller et retour avec billet de simple course) aux exposants et visiteurs des grandes foires et expositions suisses (Salon de l'automobile, Foire d'échantillons, Comptoir, Olma, Hyspa), de même qu'aux participants à deux manifestations suisses, l'une folklorique, l'autre sportive.

La mise à contribution croissante de l'appareil d'exploitation et avant tout les concentrations de trafic, qui entravent la marche du service, posent aussi d'importants problèmes d'ordre commercial. Les conditions du marché et la concurrence nous obligent à considérer différentes mesures tarifaires sous un autre angle qu'au moment où elles ont été prises. On peut se demander, dans les circonstances actuelles, s'il convient d'octroyer de substantielles facilités de transport pour favoriser un trafic spécifiquement de pointe.





### Tarifs internationaux

Les prix du tarif commun international ont subi des modifications en raison des majorations tarifaires opérées par un certain nombre de chemins de fer étrangers, notamment les réseaux d'Allemagne, de France, d'Italie, d'Autriche et de Grande-Bretagne. L'utilisation des voitures-couchettes, le transport d'automobiles accompagnées et la vente du billet touristique européen à l'usage des touristes américains (Eurailpass) ont pris une telle extension qu'il a fallu rééditer les tarifs ad hoc.

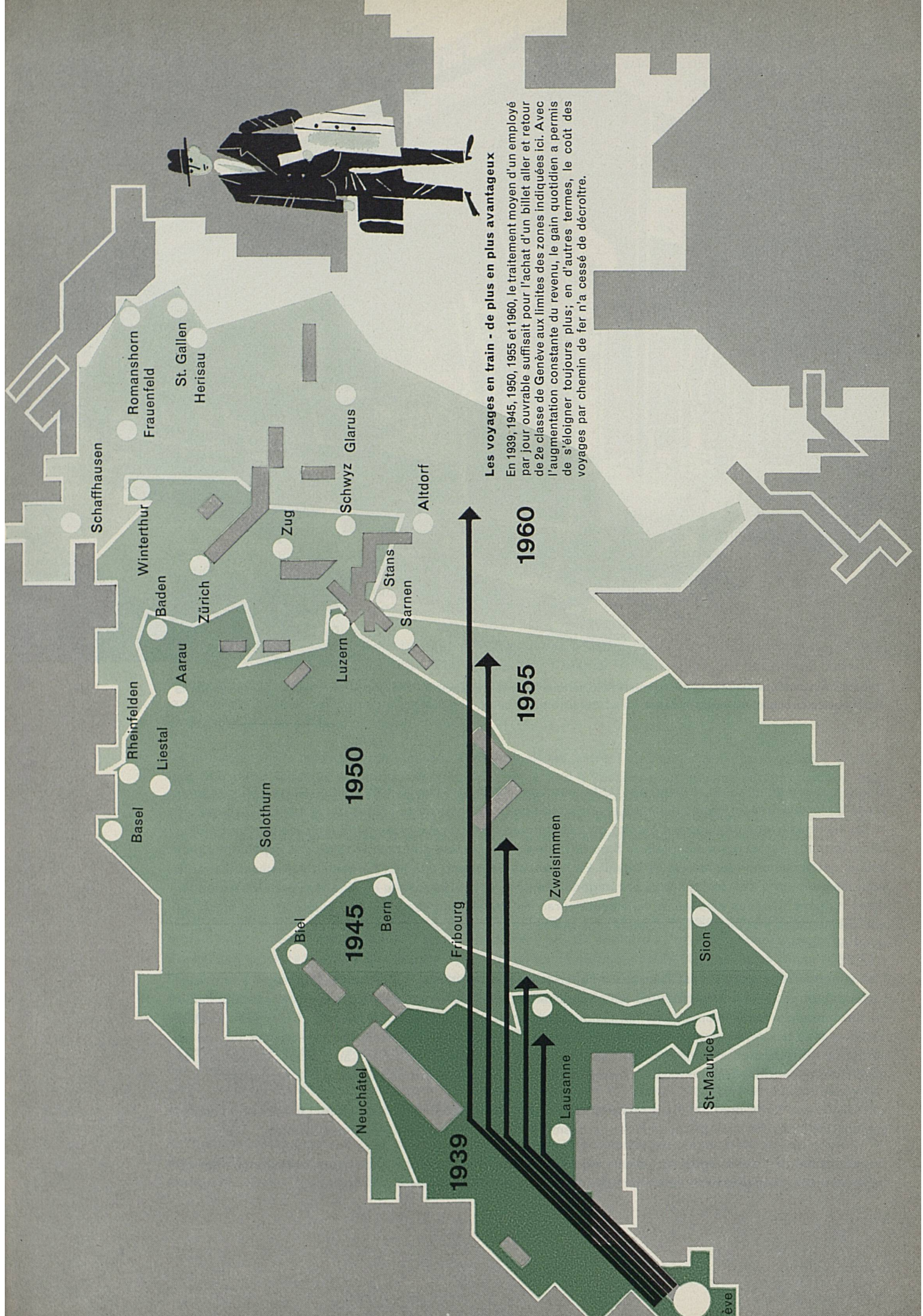
Aux fins de renforcer la position commerciale des Chemins de fer fédéraux au delà des frontières, nous avons entretenu des contacts suivis avec les agences de l'Office national suisse du tourisme, les bureaux de voyages étrangers et les organisations de voyages des principaux pays. Nous avons également tenté d'établir une collaboration commerciale plus étroite avec les administrations ferroviaires étrangères.

## 2. Tarifs des marchandises et des animaux

### Tarifs intérieurs

La Conférence commerciale et l'Office fédéral des transports ayant approuvé la proposition des chemins de fer tendant à reviser les tarifs-marchandises, il a été possible d'entreprendre la préparation des nouveaux tarifs. La classe de tarif 7, qui prévoit des prix réduits pour les envois de charbon de 15 et 20 tonnes, a déjà pu être déclarée applicable au 1<sup>er</sup> janvier 1961. Puis, le 1<sup>er</sup> février, les poids taxés minimums ont été relevés pour les expéditions partielles en cas de mise à disposition d'un wagon à charger par les soins de l'expéditeur; cette mesure ne s'applique pas aux produits agricoles d'origine suisse dans le trafic des expéditions partielles GV.





Schaffhausen  
 Winterthur  
 Baden  
 Zug  
 Schyz Glarus  
 Altendorf

Romanshorn  
 Frauenfeld  
 St. Gallen  
 Herisau

Rheinfelden  
 Aarau  
 Liestal  
 Zürich  
 Luzern  
 Sarnen

Basel  
 Solothurn  
 1950

Neuchâtel  
 Biel  
 Bern  
 Fribourg  
 1945

Lausanne  
 Sion  
 St-Maurice  
 1939

**Les voyages en train - de plus en plus avantageux**  
 En 1939, 1945, 1950, 1955 et 1960, le traitement moyen d'un employé par jour ouvrable suffisait pour l'achat d'un billet aller et retour de 2e classe de Genève aux limites des zones indiquées ici. Avec l'augmentation constante du revenu, le gain quotidien a permis de s'éloigner toujours plus; en d'autres termes, le coût des voyages par chemin de fer n'a cessé de décroître.

1960

1955

1950

1945

1939

Genève





Avec les nouveaux wagons à déchargement automatique pour le transport du charbon et du coke, on peut déverser la marchandise directement dans une fosse

D'une manière générale, la revision des tarifs-marchandises au 1<sup>er</sup> janvier 1962 a pour but de mieux adapter les tarifs ferroviaires au niveau des frais et aux conditions de concurrence créées par le camion. Les calculs auxquels nous avons procédé ont montré qu'il était nécessaire de relever les tarifs pour les transports d'un faible tonnage par wagons complets — 5 ou 10 tonnes —, de même que pour le trafic des expéditions partielles, qui occasionne beaucoup de travail. En revanche, le niveau des prix permettait d'abaisser les tarifs pour les transports d'un fort tonnage par wagons complets — 15 et 20 tonnes —, ainsi que pour les marchandises rangées dans les classes de tarif supérieures. Pour ces marchandises, qui paient un tarif élevé, un abaissement des prix se justifiait d'autant plus que la concurrence de la route se fait particulièrement sentir dans ce secteur.

L'abaissement des prix des classes de tarif supérieures a eu pour effet d'atténuer la dégression à la valeur. La réduction de taxes intervenue pour les chargements complets lourds donne aux expéditeurs la possibilité de compenser les relèvements tarifaires pour les chargements de plus faible tonnage; il leur suffit en effet d'utiliser plus rationnellement la capacité des wagons. Cette nouvelle dégression au tonnage est au surplus conforme à un partage raisonnable du trafic: les petits envois iront davantage au camion, tandis que les envois lourds seront plutôt confiés au chemin de fer, qui se prête mieux au transport des pondéreux.

La revision des tarifs-marchandises opérée dans l'esprit de l'arrêté du Conseil fédéral concernant l'établissement des tarifs des entreprises suisses de chemins de fer comprend les mesures suivantes :

Dans le trafic des expéditions partielles: relèvement linéaire de 10%. Les frais réels occasionnés par ce trafic auraient à vrai dire nécessité une augmentation plus substantielle.



Dans le trafic des wagons complets : abaissement de quelque 10% des prix de la classe de tarif 1 et introduction d'un écart uniforme de 6% entre chacune des classes 1 à 11. Un prix réduit pour 20 tonnes est mis en vigueur pour les envois transportés sur des wagons découverts et dans des wagons de particulier. Le prix de 15 tonnes est désormais aussi appliqué pour les envois en wagons couverts. La dégression des prix à la distance n'est pas modifiée. En revanche, il est introduit une distance minimum de 6 km et des paliers de distance de 2 km pour les distances de 6 à 300 km et de 10 km pour les distances supérieures à 300 km.

Ces modifications tarifaires ont pour conséquence d'augmenter ou de réduire les prix pour wagons complets dans la proportion suivante :

Tonnes	Cl. 1	Cl. 2	Cl. 3	Cl. 4	Cl. 5	Cl. 6	Cl. 7	Cl. 8	Cl. 9	Cl. 10	Cl. 11
5 t	- 4%	-	+ 5%	+ 11%	+ 11%	+ 10%	+ 10%	+ 10%	+ 10%	+ 11%	+ 11%
10 t	- 9%	- 5%	-	+ 5%	+ 4%	+ 4%	+ 4%	+ 4%	+ 5%	+ 5%	+ 6%
15 t	- 14%	- 11%	- 7%	- 2%	- 3%	- 2%	- 3%	- 2%	- 2%	- 1%	-
20 t	- 18%	- 15%	- 11%	- 7%	- 7%	- 7%	- 7%	- 7%	- 5%	- 5%	- 3%

La classification des marchandises, c'est-à-dire l'attribution des marchandises aux différentes classes de tarif, reste inchangée. En revanche, les divers chapitres et positions sont reclassés conformément au tarif-type de l'Union internationale des chemins de fer et simplifiés dans la mesure du possible. Le nombre des positions a pu être ramené de 1300 à 900 environ.

Le rapprochement des tarifs des chemins de fer privés selon arrêté fédéral du 5 juin 1959 a eu lui aussi des répercussions pour les Chemins de fer fédéraux. Les distances de tarif de divers chemins de fer privés ont été considérablement réduites, d'où la nécessité de revoir toutes les distances du trafic des marchandises et de modifier en partie les voies d'acheminement actuelles.

La révision a en outre porté sur les tarifs exceptionnels, ainsi que sur les accords en vigueur avec certains expéditeurs. Les tarifs pour le transport d'huiles minérales selon contrat Carbura sont demeurés tels quels, tandis que les tarifs dits de pénétration seront révisés pour le 1<sup>er</sup> janvier 1963. Les tarifs pour le transport du lait et des animaux seront remaniés incessamment.

Les nouveaux tarifs-marchandises ne nous procureront pas d'importantes recettes supplémentaires. Ainsi que nous l'avons déjà relevé, il s'agissait en premier lieu d'adapter les tarifs au niveau des frais et aux conditions de concurrence. Toutefois, nous avons profité de la révision — qui a nécessité la réimpression de la presque totalité des documents tarifaires — pour simplifier les tarifs dans la mesure du possible et pour en faciliter la consultation.

De nouveaux tarifs militaires, dont les prix sont plus élevés, entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1962. L'ancien tarif des trains spéciaux militaires est remplacé par un tarif à l'essieu pour mouvements de troupes, qui est valable pour une distance minimum de 20 km et pour dix essieux au moins, peu importe si les différents wagons transportent des hommes, des chevaux ou du matériel. Grâce à l'introduction du système des forfaits, les nouveaux tarifs militaires permettent de simplifier grandement l'expédition et le décompte.

#### Tarifs internationaux

La révision des tarifs intérieurs suisses s'est aussi répercutée sur les tarifs directs internationaux. Dans les tarifs d'importation et d'exportation, il a fallu adapter les prix de soudure suisses en conséquence. Pour ce qui est des tarifs de transit avec les pays de la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA), les chemins de fer suisses ont dû, à la demande des pays intéressés, modifier les prix de transit pour les produits de la CECA. Les prix du tarif général suisse de transit ont également été adaptés à la nouvelle situation tarifaire.

Pendant l'exercice, les tarifs-marchandises des Chemins de fer fédéraux autrichiens, de la Société nationale des chemins de fer français et des Chemins de fer italiens de l'Etat ont subi des modifications qui ont influé sur les tarifs d'union directs applicables en trafic avec ces administrations. La réévaluation du mark allemand et du florin hollandais a entraîné d'autres changements encore.

La 2<sup>e</sup> commission (trafic des marchandises) de l'Union internationale des chemins de fer, dont les CFF assumaient encore la présidence pendant l'exercice, a approuvé une nomenclature uniforme des marchandises, qui comprend quelque 550 positions principales et doit servir de base aux nomenclatures du trafic





Le passage à niveau d'Oberwinterthur . . .

interne des différents réseaux, comme aussi du trafic international. Il en a déjà été tenu compte dans la nouvelle classification des marchandises des chemins de fer suisses. La commission a approuvé en outre certaines normes à appliquer en trafic intérieur, de même qu'un tarif-type pour le transport international de véhicules routiers utilitaires sur des wagons («Piggy-Back»).

### III. Chemin de fer et autres moyens de transport

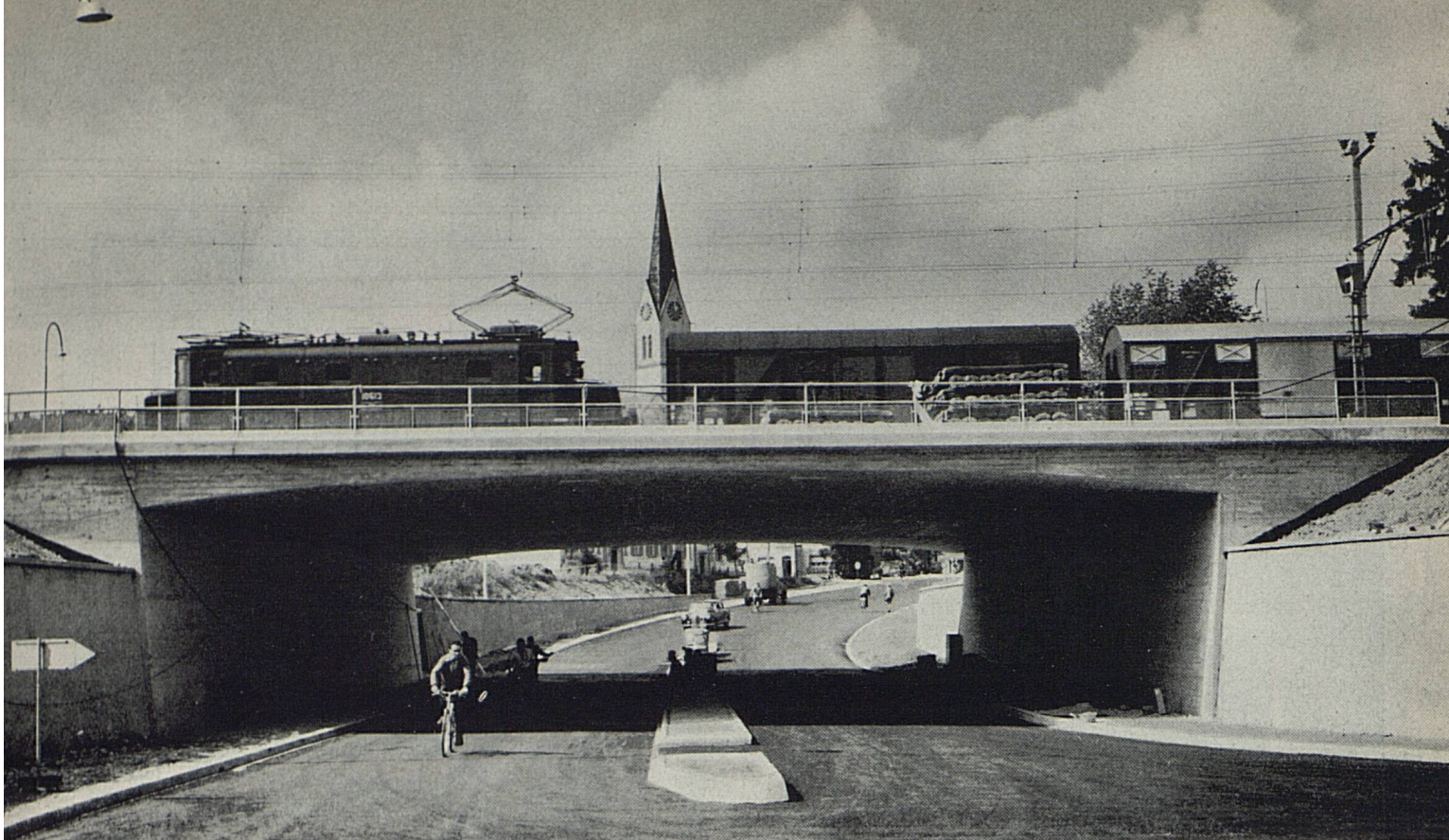
#### 1. Trafic routier

Le parc des véhicules à moteur s'est de nouveau développé dans des proportions considérables. Durant l'exercice, le trafic individuel motorisé a connu un essor sans précédent. Un grand nombre de touristes étrangers sont également venus en Suisse avec leurs propres véhicules. Cette forte expansion de la circulation routière s'est traduite par un amenuisement de la part des transports de voyageurs dévolue au chemin de fer, au point qu'elle ne représente probablement pas plus de 30% de l'ensemble du trafic.

Les Chemins de fer fédéraux n'avaient encore jamais acheminé à travers les tunnels alpins autant de véhicules à moteur qu'en 1961. Pour le Saint-Gothard, le chiffre de 210 197 automobiles, autocars et camions marque une avance de 27 016 unités ou 14% sur celui de 1960. Au Simplon, l'accroissement a même été de 34%. Fait à noter, ces transports progressent plus rapidement que le nombre des véhicules à moteur.

Comme les années précédentes, le parc des véhicules utilitaires accuse une augmentation. En l'espace d'un an, le nombre des voitures de livraison et des camions mis en service s'est accru de 43%. L'avance est même de 127% pour les engins de plus de 5 tonnes de charge utile, du fait notamment que le poids total des trains routiers peut atteindre maintenant 26 tonnes. Le trafic ferroviaire ne manquera pas de se ressentir de cette motorisation accélérée des transports de marchandises.





. . . a été remplacé par un passage inférieure

Au cours de l'exercice, les transports internationaux par camion se sont chiffrés par 1,3 million de tonnes (+ 24,7%) et le trafic à destination ou en provenance des ports rhénans a atteint 1,7 million de tonnes (+ 19,1%), tandis que le volume des marchandises transportées par la route jusqu'au et depuis les gares frontières est retombé à 190 000 tonnes (— 6,4%), ce qui fait au total 3,2 millions de tonnes, ou 520 000 tonnes (+ 19,7%) de plus que l'année précédente. De 1956 à 1961, la part de la route dans les échanges internationaux s'est améliorée en moyenne de 13,7%, celle du rail de 6,5% seulement. Dans ce secteur, il faut s'attendre à une compétition de plus en plus serrée, surtout en raison de la libéralisation du trafic franchissant les frontières.

L'un des effets — et non des moindres — de la motorisation croissante a été d'aggraver le problème des passages à niveau et de leur remplacement. Depuis qu'ils existent, les Chemins de fer fédéraux ont déjà contribué à la suppression de plus de 2000 de ces passages, ce qui représente une dépense supérieure à 300 millions de francs. Ces dernières années, ils ont redoublé d'efforts pour faire disparaître les passages à niveau où la circulation est très intense (voir aussi le paragraphe «Passages à niveau», p. 37). En fait, le réseau des CFF en compte un de moins toutes les semaines. Dans la mesure de ses possibilités, notre administration est toujours disposée à coopérer financièrement à la solution de ce grave problème avec les propriétaires des routes, chaque fois que l'occasion s'en présente. Aussi a-t-elle prévu de verser cette année-ci 15 millions de francs à la réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route.

## 2. Trafic aérien

Le trafic aérien est toujours en plein essor. La Swissair a transporté 1 460 463 passagers d'étape, soit 12% de plus qu'en 1960. Toutefois, la mise en service des avions à réaction et l'augmentation considérable de la capacité de transport qui en est résultée ont fait baisser sensiblement le coefficient d'occupation des places offertes. Cela va sans doute aggraver, en trafic international, la compétition avec le chemin de fer, auquel l'avion continue néanmoins d'amener une clientèle appréciable.





Rencontre  
sur le lac de  
Constance

### 3. Transports par bateaux

Les transbordements de marchandises des ports rhénans se sont chiffrés par 6,82 millions de tonnes. Déduction faite des transports en transit (0,70 million de t), la batellerie a participé aux mouvements du commerce extérieur suisse à raison de 32,7%. Les résultats de l'année précédente (6,96 millions de t.) n'ont pas été tout à fait atteints parce que, pendant le quatrième trimestre, les basses eaux ont gêné la circulation sur le Rhin, surtout en ce qui concerne l'importation des pondéreux. Dans le trafic amont, qui totalise 6,49 millions de tonnes, les marchandises groupées sans dénomination particulière représentent 2,37 millions de tonnes (+ 21,6%), les huiles minérales 1,97 million de tonnes (+ 3,9%), les combustibles solides 1,52 million de tonnes (- 21,4%), les céréales et fourrages 0,64 million de tonnes (- 7,3%). Les arrivages ont été acheminés vers l'intérieur dans la proportion de 72% par chemin de fer et de 28% par camion. La part de la route s'est accrue de 2,5%, notamment parce que les importations de charbon, qui poursuivent leur route par rail, ont généralement diminué, quand elles n'ont pas été en grande partie interrompues, pendant la période des basses eaux.

Le service de bateaux assuré par les Chemins de fer fédéraux sur le lac de Constance fait l'objet d'un chapitre spécial (p. 44).

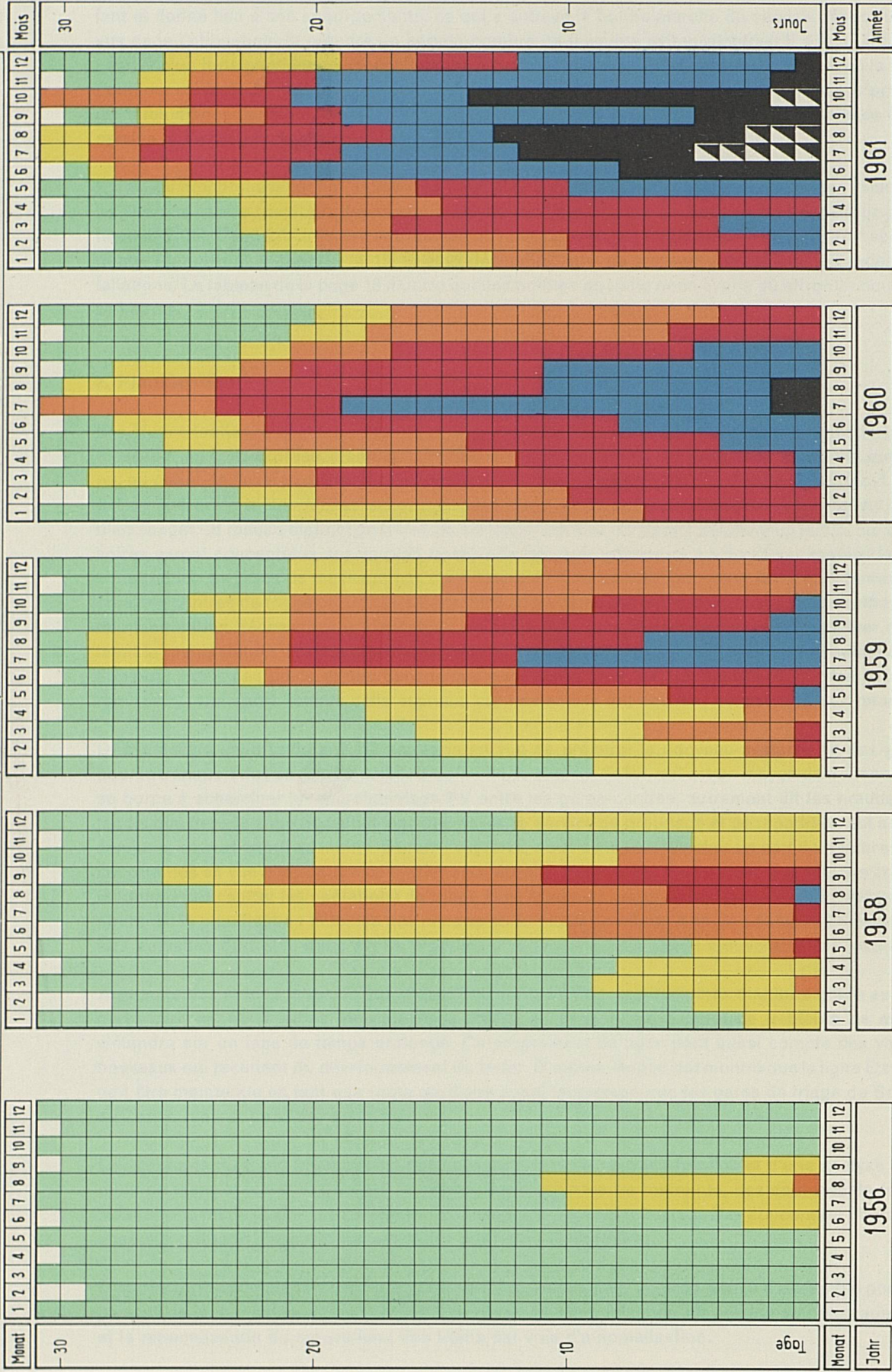
## IV. Exploitation

### 1. Parcours

Dans le service des voyageurs, les CFF ont enregistré 54,9 millions de trains-kilomètres, c'est-à-dire 0,5 million (1,0%) de plus qu'en 1960, et 12,9 milliards de tonnes-kilomètres brutes, ce qui représente une augmentation de 0,6 milliard (4,9%). Dans le trafic des marchandises, l'accroissement se chiffre par 1,1 million de trains-kilomètres (4,3%), leur total atteignant 25,5 millions, et par 0,8 milliard de tonnes-kilomètres brutes (6,2%), ce qui porte la somme à 13,0 milliards.



Uebersicht über die täglich in beiden Richtungen geführten Bruttotonnen  
 Tableau des tonnes brutes transportées quotidiennement dans les deux directions



1 Tag/Jour  
 40'000 Brt/tbr  
 40 - 45'000 Brt/tbr  
 45 - 50'000 Brt/tbr  
 50 - 55'000 Brt/tbr  
 55 - 60'000 Brt/tbr  
 60 - 65'000 Brt/tbr  
 65 - 70'000 Brt/tbr

Tagesleistungen im Güterverkehr auf der Gotthard - Bergstrecke  
 Prestations quotidiennes dans le trafic des marchandises sur le tronçon de montagne du Saint-Gothard



Il n'a pas été facile de venir à bout du volume extraordinairement élevé des transports – les diagrammes ci-contre et des pages 2 et 3 montrent leur progression ces dernières années – avec les moyens qui sont à notre disposition. Par moments, les pointes de trafic ont occasionné un manque sensible de matériel roulant et donné lieu à des engorgements, ce qui a entravé la bonne marche du service. Nous nous sommes vus dans l'obligation de prendre un certain nombre de mesures extraordinaires. Il a fallu notamment concentrer plus fortement encore la planification à court terme. A cet effet, nous avons examiné la situation jour pour jour et, après avoir analysé les informations recueillies par un office central, nous avons pris immédiatement les dispositions qui s'imposaient. Ce système s'est révélé utile pour la surveillance de la marche du service et l'affectation des véhicules moteurs; aussi sera-t-il encore développé.

Parmi les nombreuses tâches auxquelles nous avons eu à faire face dans le domaine de l'exploitation, nous ne citerons que le transport des quelque 370 000 ouvriers italiens qui sont rentrés dans leur pays pour les fêtes de Noël. D'entente avec les entreprises privées, nous avons établi un plan de transport spécial pour les quatre jours les plus chargés (8, 15, 19 et 22 décembre), afin de prévenir une sollicitation excessive des installations. Le tableau de la page 13 montre quelles pointes de trafic nous avons dû affronter dans l'espace de 24 heures.

## **2. Planification**

Les études tendant à décharger les trains de voyageurs de leurs tâches accessoires (transport de marchandises GV, de colis express, d'animaux, de lait et d'envois postaux) ont progressé à tel point que nous avons pu, au début de l'exercice, prendre les décisions de principe et établir des directives ad hoc. L'objectif final est de libérer de toutes tâches accessoires les trains de voyageurs circulant sur les lignes principales et d'aménager un réseau distinct de trains de messageries. Sur les lignes à trafic plus faible, les tâches accessoires seront concentrées sur un petit nombre de trains de voyageurs. La nouvelle organisation implique la construction de gares de messageries, dont l'étude préliminaire est terminée. Sans plus tarder, nous avons créé des centres de triage particuliers dans différentes gares, en même temps que nous mettions les engins de manutention nécessaires à disposition, ce qui a déjà permis de simplifier et d'accélérer considérablement la manipulation des marchandises dans le train. Le 1<sup>er</sup> janvier 1962, nous avons édicté des prescriptions qui fixent des poids et des dimensions maximums pour les marchandises lourdes et volumineuses remises au transport comme colis express, car ces envois ont souvent occasionné des retards de trains.

Divers essais importants ont été entrepris en vue de préparer le nouveau système dit des gares-centres pour le transport des envois de détail. D'après lui, le chemin de fer, qui est un moyen de transport de masses, se borne à acheminer les marchandises PV entre les gares-centres, autrement dit les nœuds ferroviaires, tandis que dans la zone desservie par ces gares le service de groupage et de répartition est assuré par des camions, en partie tout au moins. Durant l'exercice, nous avons tiré au clair un certain nombre de questions importantes en vue d'introduire ce système par étapes. Pour ce qui est du trafic des wagons complets, nous tendons à concentrer les opérations de triage dans quelques gares de formation bien équipées. Nous avons poursuivi la planification détaillée des centres et du mode de triage. Afin de connaître l'ampleur et la structure actuelles du trafic, nous avons organisé diverses enquêtes sur le mouvement des wagons complets.

A la suite des études faites en vue d'accélérer les trains de marchandises omnibus grâce au système des gares-centres, nous avons été amenés à établir un programme d'achat de tracteurs de manœuvre qui s'étendra sur un laps de temps prolongé. Ce programme de base tient aussi compte des vastes besoins nouveaux qui résultent du développement du trafic. D'autres études ont montré que la ligne Etwilen–Singen doit être maintenue en tant que route auxiliaire aussi longtemps que les gares de triage de Schaffhouse et de Zurich n'auront pas été agrandies.

Les courants du trafic international des voyageurs ont de nouveau fait l'objet d'une analyse au cours des mois de mars et juillet. Il en a été de même, dans une mesure restreinte, des courants de trafic internes. Nous avons recueilli ainsi de précieuses données pour examiner les requêtes concernant l'horaire et rechercher une méthode d'exploitation simplifiée des lignes secondaires.

D'autres travaux de planification ont porté sur l'établissement d'un programme d'ensemble pour le développement de la surveillance des trains et des gares, la réorganisation du service de nettoyage des voitures et la rationalisation du mouvement des trains par voie d'automatisation.





22 décembre 1961.  
Annonce d'un  
des trains spé-  
ciaux à destina-  
tion de l'Italie

### 3. Horaire et exploitation sur le plan international

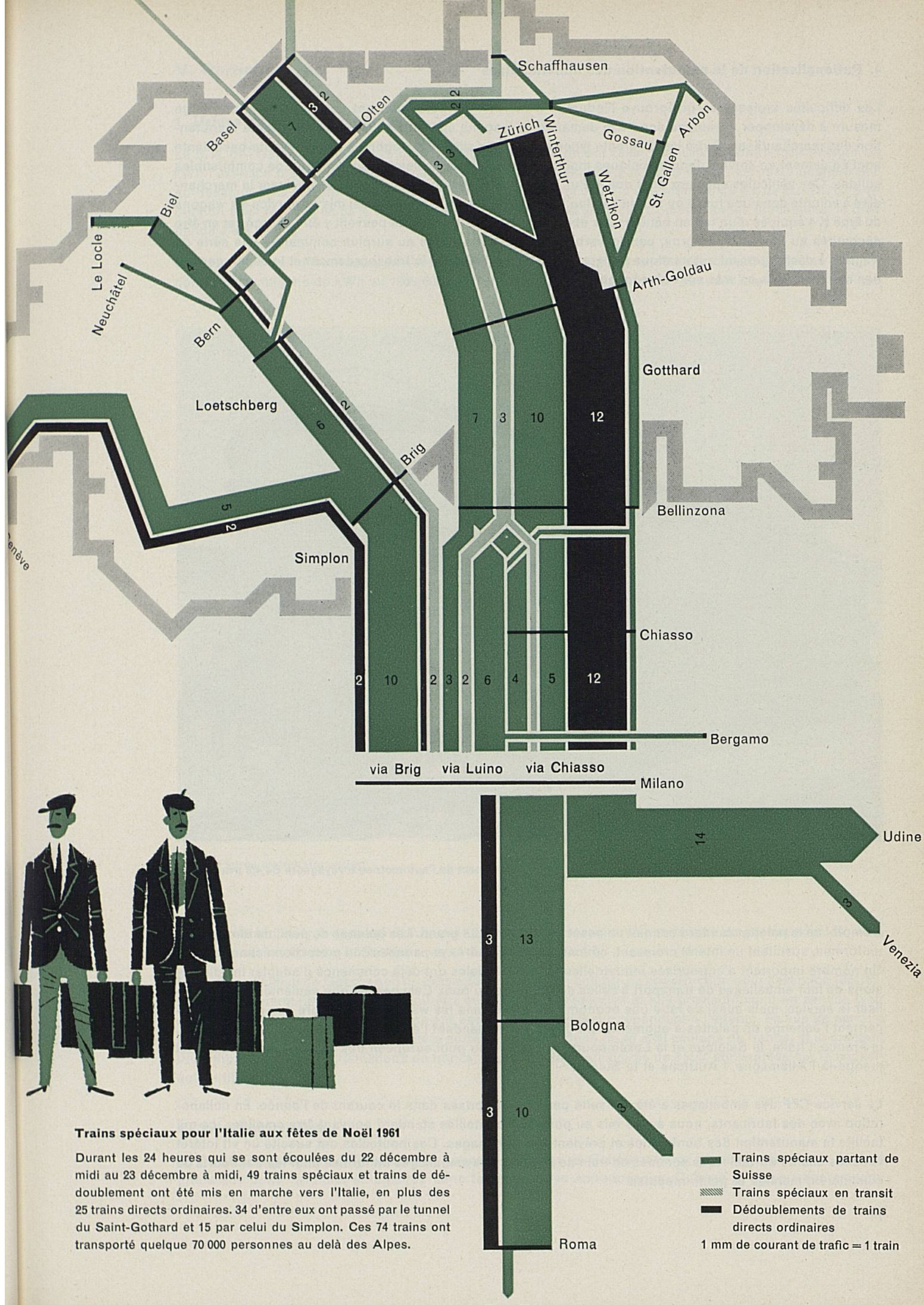
La Conférence européenne des horaires des trains de voyageurs et des services directs pour 1962-1963 s'est réunie à la fin du mois de septembre à Bruxelles; elle était présidée par le chef du département des travaux et de l'exploitation de la Direction générale des CFF. Tous les pays d'Europe y étaient représentés. Pour la Suisse, les principales améliorations apportées à l'horaire international résultent de la mise en marche de nouveaux trains «autos-couchettes» entre Calais et Lyss, ainsi qu'entre Ostende et Brigue pendant les mois d'été. Le moment est venu où une certaine stabilité de l'horaire se justifie; c'est pourquoi la Conférence a décidé qu'à partir de l'été 1965, l'horaire international des trains de voyageurs aurait une durée de validité de deux ans.

Une conférence partielle de la Conférence européenne des trains de voyageurs s'est tenue au mois de novembre sous la présidence des CFF. Elle s'est occupée de régler les trains spéciaux prévus en été 1962 par les bureaux de voyages de l'Europe occidentale; en même temps, elle est parvenue à donner une formation plus compacte à ces trains.

Les conférences des horaires des trains de marchandises se sont tenues à Prague et à Londres, sous la présidence des Chemins de fer fédéraux suisses. Elles ont fixé le réseau des trains de marchandises directs (réseau TEEM) pour la période d'horaire 1961/62. Ce réseau comprend 31 relations, dont quatorze touchent la Suisse. Les trains TEEM introduits en 1960 ont déjà fait leurs preuves; à quelques exceptions près, leur charge est satisfaisante. Il a été possible d'abrégé les arrêts aux frontières et de réduire les frais de manœuvre. A partir du printemps 1962, le réseau TEEM sera encore complété.

Deux conférences se sont occupées de reviser le règlement pour l'emploi réciproque des voitures et fourgons en trafic international (RIC). Il s'est agi notamment d'amender les dispositions traitant la fourniture et le nettoyage des véhicules, ainsi que la prolongation des délais de revision. De nouveaux progrès ont été enregistrés en ce qui concerne la Convention EUROP du 15 mars 1953, qui règle l'utilisation commune des wagons immatriculés dans le pool par les neuf réseaux d'Etats participants. Le parc commun a augmenté de 5300 unités depuis fin décembre 1960 et compte aujourd'hui 204 300 wagons couverts et découverts au total. A l'heure actuelle, les CFF participent au pool à raison de 3850 wagons découverts et de 4100 wagons couverts. Le régime EUROP a facilité dans une très importante mesure la couverture des énormes besoins en wagons.





**Trains spéciaux pour l'Italie aux fêtes de Noël 1961**

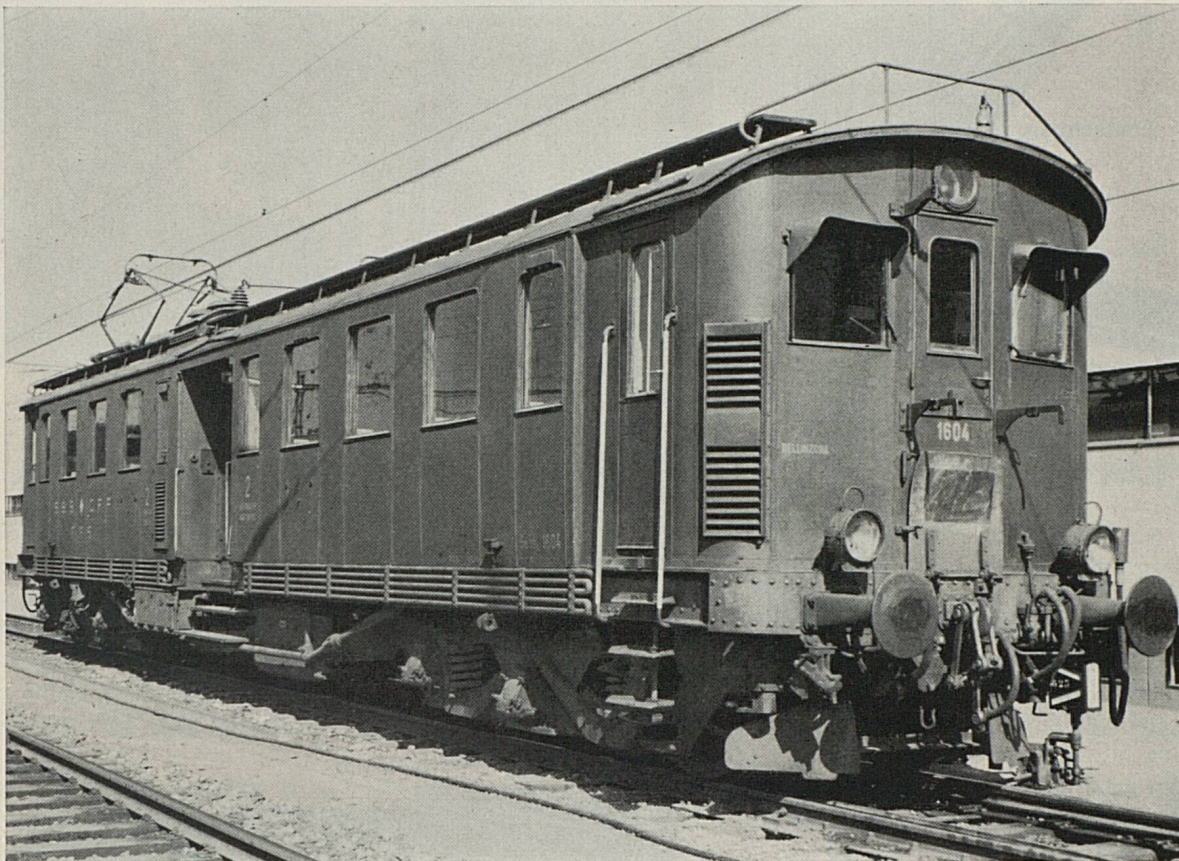
Durant les 24 heures qui se sont écoulées du 22 décembre à midi au 23 décembre à midi, 49 trains spéciaux et trains de dédoublement ont été mis en marche vers l'Italie, en plus des 25 trains directs ordinaires. 34 d'entre eux ont passé par le tunnel du Saint-Gothard et 15 par celui du Simplon. Ces 74 trains ont transporté quelque 70 000 personnes au delà des Alpes.

- Trains spéciaux partant de Suisse
  - ▨ Trains spéciaux en transit
  - Dédoublements de trains directs ordinaires
- 1 mm de courant de trafic = 1 train



#### 4. Rationalisation de la manutention des marchandises

Les difficultés croissantes qu'éprouve l'industrie à recruter du personnel ont contribué dans une large mesure à développer davantage encore la demande de wagons spéciaux capables de faciliter la manutention des marchandises. Outre les différents types de wagons-silos, 200 wagons à benne levante-basculante sont également en service depuis quelques mois; ils servent essentiellement au transport de combustibles solides. Ces véhicules spéciaux sont dotés d'un dispositif hydraulique qui permet de déverser la marchandise à volonté dans une fosse ou sur un camion. A titre d'essai, nous avons aussi mis en service dix wagons du type K 4 équipés d'un toit en bâtière; des objets lourds ou encombrants peuvent y être chargés et en être déchargés au moyen d'une grue, par l'ouverture du toit. Nous avons au surplus commandé une série de wagons à déchargement automatique par gravité. Avec ces wagons, le transbordement et le déchargement des marchandises en vrac sont plus rationnels.



L'aspect de l'automotrice à voyageurs Be 4/6 avant . . .

L'emploi de la palette standard connaît un essor de plus en plus grand. Les palettes du pool, de dimensions uniformes, suscitent un intérêt croissant, comme aussi les cadres et panneaux de protection échangeables. Un nombre important d'entreprises industrielles et commerciales ont déjà commencé d'adapter les dimensions de leur emballages de transport à celles de la palette du pool. Cela permet non seulement de rationaliser le service, mais aussi de faire une économie de place dans les wagons. Le nombre des contrats concernant l'échange de palettes a augmenté une fois de plus pendant l'exercice (voir tableau p. 25). En 1961, la France, l'Italie, la Belgique et le Luxembourg ont adhéré au pool européen des palettes, qui comprenait jusque-là l'Allemagne, l'Autriche et la Suisse.

Le service CFF des emballages a été consulté par 140 entreprises dans le courant de l'année. En collaboration avec des fabricants, nous avons mis au point des bouteilles standard pouvant être empilées, ce qui facilite la manutention des bonbonnes et prévient des dommages. Ces bouteilles ont suscité un vif intérêt chez les clients du rail. Nous sommes en train de préparer des emballages uniformes pour les transports de cuisinières, matelas et petits meubles.

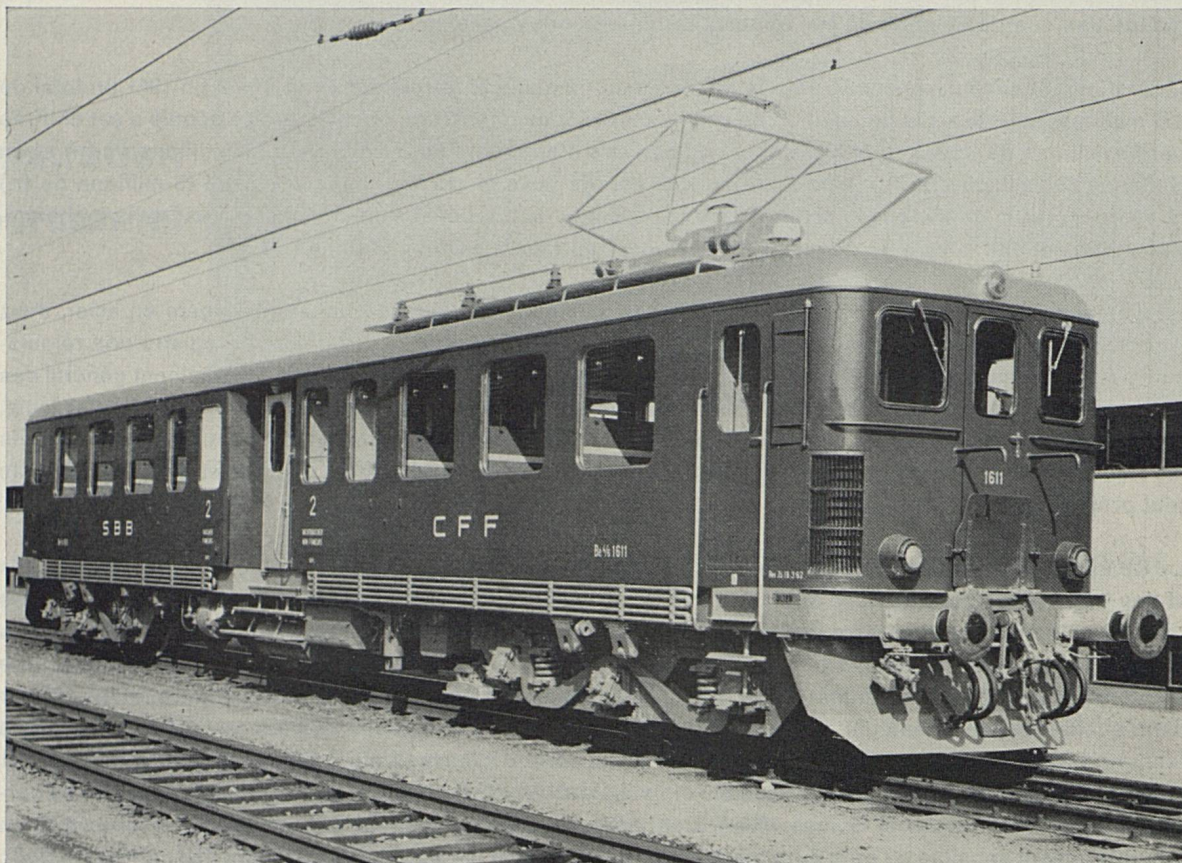


## V. Participations

### 1. Usines électriques communes

La S. A. de l'Usine de l'Etzel a produit 258,1 millions de kWh durant l'exercice 1960/61, contre 252,4 millions de kWh l'exercice précédent. L'apport naturel d'eau, qui a atteint 232,2 millions de m<sup>3</sup>, est resté quelque peu au-dessous de la moyenne. Il a été complété par 18,1 millions de m<sup>3</sup> d'eau refoulée du lac de Zurich. La production s'est répartie en 52 % d'énergie d'hiver et 48 % d'énergie d'été. Comme l'année précédente, le dividende a été de 5 %.

La S. A. de l'Usine de Rapperswil-Auenstein a produit 236,4 millions de kWh durant l'exercice 1960/61, contre 201,3 millions de kWh en 1959/60. La production, à peu près la même pendant le semestre d'été que



. . . et après sa transformation

pendant celui d'hiver, a dépassé d'environ 11 % la moyenne enregistrée pendant de longues années. Comme les exercices antérieurs, la Société a versé un dividende de 4 %.

La S. A. de l'Usine de Göschenen ne présente encore qu'un compte de construction pour l'exercice 1961/62. Le palier Andermatt-Göschenen a pu être achevé durant l'exercice et mis provisoirement en service (voir aussi p. 46). Les contrôles du barrage ont donné des résultats qui répondent à l'attente. En vue de parfaire le financement des travaux, la Société a porté le capital-actions de 40 à 60 millions de francs, et le montant des emprunts de 170 à 210 millions de francs. Des intérêts intercalaires de 3½ % sont versés sur le capital-action libéré.

### 2. Autres entreprises

La Société de gares frigorifiques, ports-francs et glacières de Genève a vu sa situation s'améliorer, surtout grâce aux bons résultats enregistrés dans le secteur des entreposages. Comme la plupart des wagons



frigorifiques seront glacés dorénavant à la nouvelle gare aux marchandises de La Praille, la question du transfert de la fabrique de glace est à l'étude. La Société versera de nouveau un dividende sur le capital-actions.

Dans l'ensemble, les résultats de la S. A. des Entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle marquent la même tendance que l'année précédente. Le chiffre d'affaires a continué d'augmenter, mais les frais ont suivi le mouvement. La nouvelle fabrique de glace de la gare badoise, qui a terminé sa première année entière d'activité, s'est révélée fort utile pour les opérations de glaçage des denrées alimentaires en trafic de transit sud-nord. Les trois dernières tranches de la perte subie lors de l'assainissement de 1940 ont été amorties. Le capital-actions a été rétribué comme jusqu'ici.

L'Interfrigo, Société ferroviaire internationale de transports frigorifiques, a enregistré une nouvelle progression de son chiffre d'affaires. Le nombre des transports s'est accru de 6,5 % et a passé à 116 500. A la fin de l'exercice, la Société avait 1787 wagons en propre, ou 82 de plus que l'année précédente. Elle a en outre commandé une quatrième série de 400 wagons à une entreprise italienne.

L'Eurofima, Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire, avait mis à fin 1961 un total de 357 millions de francs à la disposition de ses membres. L'augmentation pour l'exercice écoulé s'est chiffrée par 80 millions de francs; elle a été couverte par voie d'emprunts émis en Suisse (30 millions de fr.) et en Hollande (30 millions de fl.), ainsi que par des crédits ouverts par une banque suisse (5 millions de fr.) et un consortium de banques néerlandaises (10 millions de fl.). Le taux de commission est resté inchangé. Le capital-actions «A» a de nouveau été rémunéré au taux maximum statuaire de 4%.

La Compagnie suisse des wagons-restaurants, qui exploitait 36 wagons-restaurants légers en acier, deux wagons-restaurants de type plus ancien à caisse en acier et cinq voitures-buffets, enregistre une réjouissante augmentation de son chiffre d'affaires. Il faut en rechercher la cause dans l'accroissement général des transports de voyageurs, comme aussi dans le nombre plus élevé des courses de wagons-restaurants. Le renchérissement incessant a nécessité quelques relèvements de prix. Le service ambulancier de vente dans les trains est en nette progression, surtout dans le domaine du ravitaillement des sociétés en repas froids tout préparés.

La Compagnie internationale des wagons-lits assure avec son propre matériel le service des wagons-lits et des wagons-restaurants dans la plupart des pays de l'Europe occidentale. A ce jour, elle n'a pas encore réussi à se remettre entièrement des très gros dommages et des lourdes pertes de véhicules qu'elle a subis pendant la dernière guerre, si bien qu'une partie de son parc ne répond plus aux exigences actuelles. Une enquête menée par les chemins de fer des pays du Marché commun et de Suisse a permis de préciser dans quelle mesure le matériel roulant devait être renouvelé et à quel mode de financement il convenait de recourir. Partant de là, les CFF ont conclu un nouveau contrat avec la CIWL, aux termes duquel ils loueront prochainement des wagons-lits à la Société et ils lui fourniront les wagons-restaurants nécessaires au service régulier Bâle-Buchs et Suisse-Milan. Ces mesures entraîneront bientôt, sur les lignes des CFF, un rajeunissement sensible du parc dont bénéficieront notamment les wagons-lits. Depuis des années, le trafic par wagons-lits prend toujours plus d'importance et il constitue aujourd'hui un précieux atout dans la lutte contre les autres moyens de transport.

A la Silo S. A. Brunnen, le produit des manipulations est resté en deçà des prévisions, alors que l'occupation du silo ne cessait d'être satisfaisante. Les coûteuses installations, à frais fixes élevés, n'ont en effet pu être suffisamment utilisées, du fait que les stocks obligatoires ont été trop nombreux. Le compte de profits et pertes présente un petit solde actif. Aucun dividende n'est versé sur le capital-actions, contrairement à ce qui était le cas pendant la période des travaux.

La Suisatom S. A. s'est efforcée de préparer la fondation, la mise sur pied et le lancement de la Société nationale pour l'encouragement de la technique atomique industrielle. Cette nouvelle société a pu être fondée le 18 juillet 1961, avec siège à Berne. Elle s'est employée sans tarder à développer son organisation et à établir le projet d'une usine d'essai à Lucens. La Suisatom participe à raison de 1,1 million de francs au capital-actions, qui est fixé à 3,2 millions. Ces montants sont actuellement libérés jusqu'à concurrence de 20%.