

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1958)

Rubrik: Trafic et exploitation

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: 18.02.2026

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

For a affluence à la gare principale de Zurich



Trafic et exploitation

I. Trafic

1. Service des voyageurs

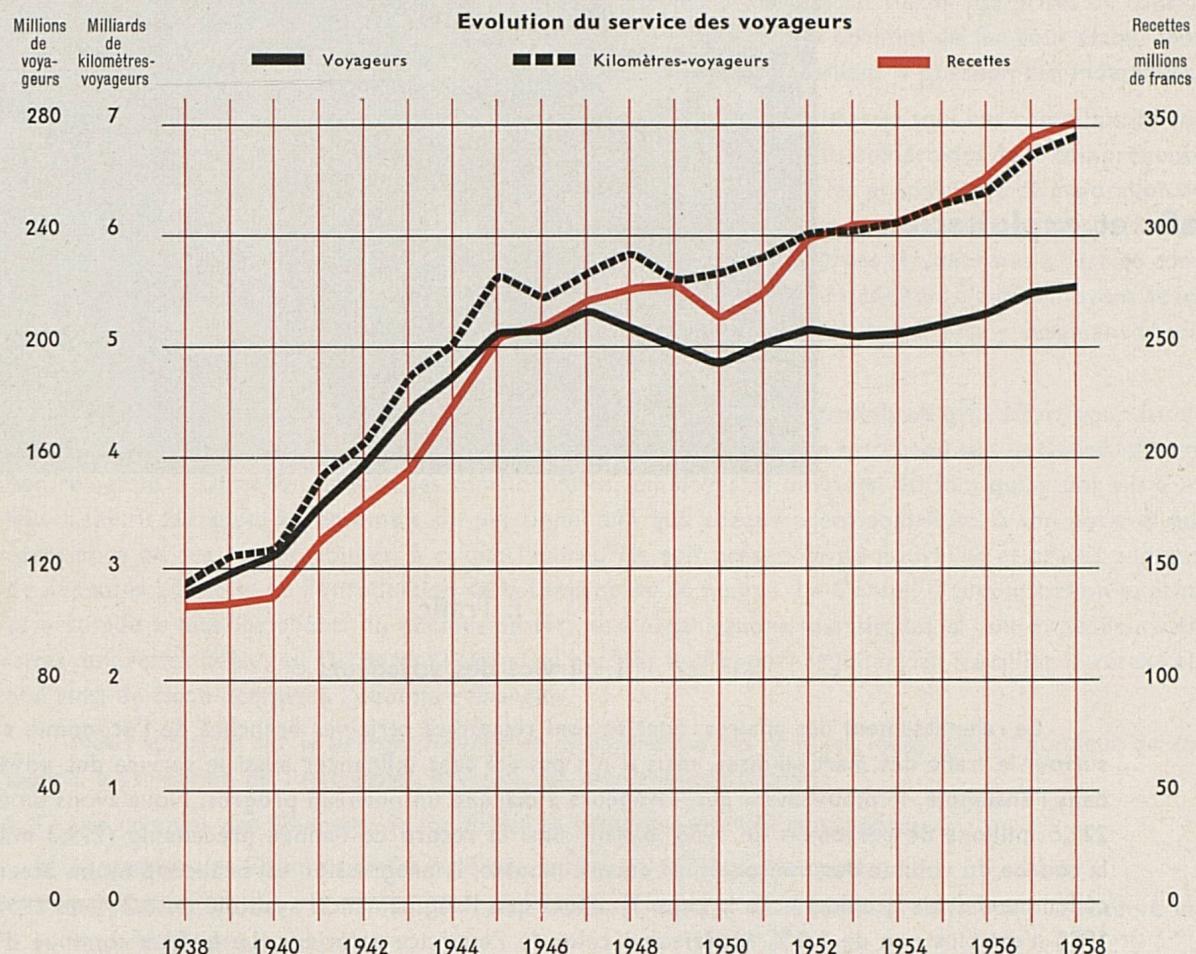
Le ralentissement des affaires, dont se sont ressenties certaines branches de l'économie suisse, a affecté surtout le trafic des marchandises, mais il n'a pas été sans influencer aussi le service des voyageurs. Certes, dans l'ensemble, le mouvement des voyageurs a marqué un nouveau progrès. Nous avons en effet transporté 221,6 millions de personnes en 1958, battant ainsi le record de l'année précédente (219,3 millions). Mais si la courbe du volume des transports est encore montée, la progression est beaucoup moins accentuée que précédemment (voir graphique de la page 2). Alors que l'augmentation avait été de 3,2% en 1957, le chiffre de 1958 n'est plus que de 1,0% supérieur à celui de l'exercice antérieur. Le trafic a continué d'augmenter de manière remarquable au cours du premier semestre, mais, par la suite, il n'a plus réussi à dépasser le niveau des mois correspondants de 1957. Son développement est freiné tant par la stagnation des affaires que par l'essor toujours plus grand de l'automobilisme. C'est de nouveau le trafic touristique qui a évolué le plus favorablement, tandis que les voyages d'affaires sont toujours en régression. Le léger fléchissement du niveau de l'emploi s'est traduit par une faible baisse du nombre des courses quotidiennes au lieu de travail. On ne peut que se féliciter de l'augmentation des recettes dont s'assortit le développement du trafic (voir le chapitre «Résultats financiers et comptes», page 47). Les Chemins de fer fédéraux s'efforcent de maintenir et d'intensifier encore leur activité en accroissant le confort offert aux voyageurs et en améliorant l'horaire.

2. Trafic des marchandises

Le trafic des marchandises s'est constamment développé de 1952 à 1957, année où il atteignit le chiffre le plus élevé qui ait jamais été enregistré. En 1958, en revanche, il a diminué de façon assez sensible (voir le graphique de la page 3). L'évolution de la conjoncture, qui s'était déjà traduite par une réduction des stocks en automne 1957, et la concurrence plus âpre des camions et des transports maritimes ont eu pour effet de ramener le volume global des transports de marchandises à 24,2 millions de tonnes. Néanmoins, le fléchissement s'est atténué de trimestre en trimestre et, à la fin de l'année, la situation tendait à se stabiliser.

Les transports de marchandises importées, qui forment 45% de l'ensemble du trafic, se sont chiffrés par 10,2 millions de tonnes. L'acheminement vers l'intérieur du pays des marchandises déchargées dans les ports rhénans de Bâle revêt une grande importance. Il a en effet représenté pour les CFF un trafic de près de 3 millions de tonnes. Les exportations confiées au chemin de fer ont atteint 830 000 tonnes, ce qui fait environ 3% de plus qu'au cours des années 1956 et 1957. Cette amélioration s'explique notamment par l'accroissement des expéditions de fruits et de pommes de terre.

Le trafic de transit a porté sur 4,36 millions de tonnes, ce qui représente 18% de l'ensemble des transports de marchandises. D'une année à l'autre, il s'est produit un fléchissement de 9,3%, en raison surtout de la légère récession qui s'est aussi manifestée chez nos voisins.



Le trafic interne s'est élevé à 7,8 millions de tonnes, ce qui constitue le tiers de l'ensemble des transports de marchandises. Ce chiffre est un peu supérieur à celui de l'exercice précédent, malgré la diminution des fournitures de ciment et la concurrence accrue des camions.

Les recettes, qui avaient doublé pour la première fois le cap des 500 millions en 1957, sont restées en deçà de ce chiffre en 1958. Le détail figure au chapitre «Résultats financiers et comptes», page 47.

II. Tarifs

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

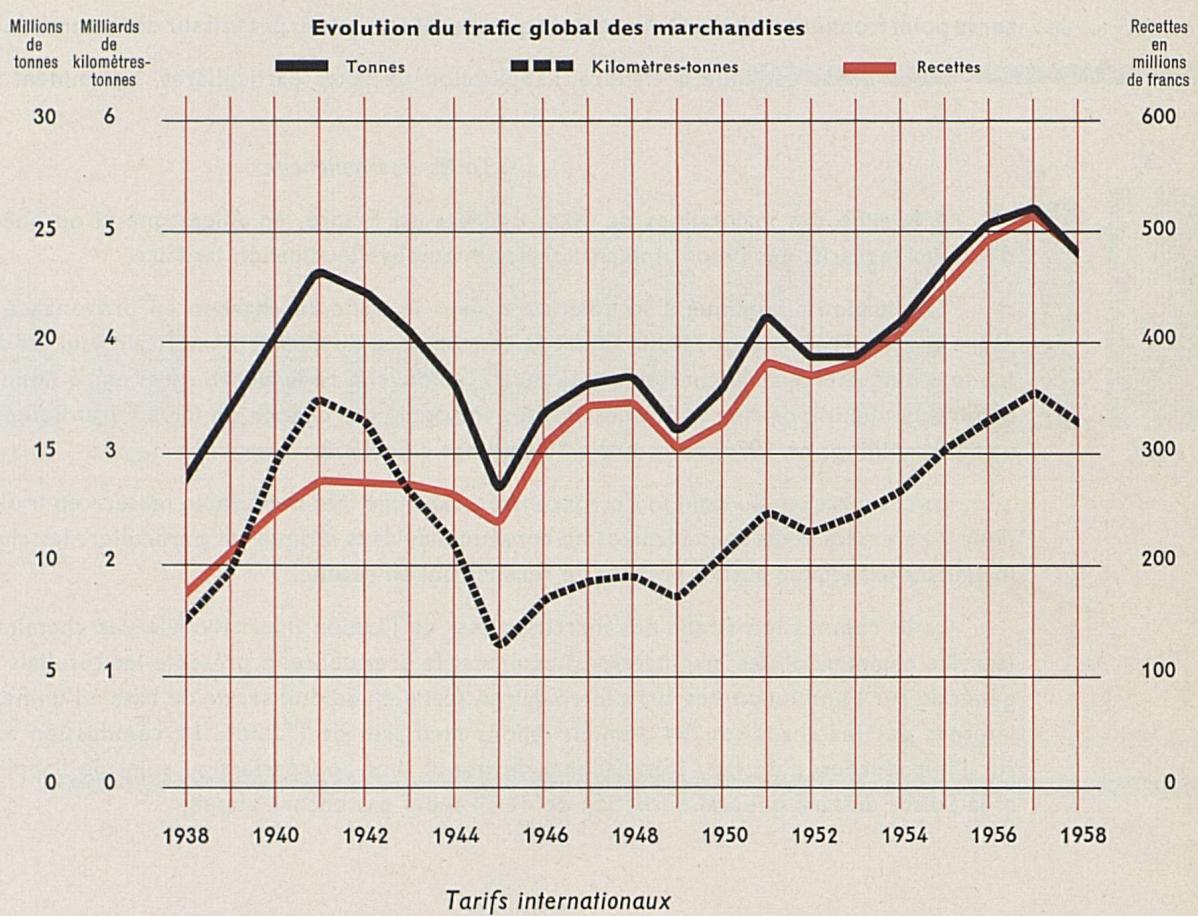
Tarifs internes

Le système des tarifs de voyageurs n'a subi aucune modification. Les billets du dimanche ont été émis jusqu'au 30 mars et depuis le 20 décembre. La facilité de transport «simple course pour retour» a été octroyée aux exposants et aux visiteurs des foires suisses traditionnelles, ainsi qu'aux visiteurs de l'exposition suisse

«Vie et activités féminines suisses» (SAFFA). Elle a en outre été accordée aux participants à cinq manifestations sportives suisses. Pour le louage d'automobiles à des usagers du rail, introduit à titre d'essai («Train + auto»), une réduction de 10% a été consentie sur les prix de location aux porteurs d'abonnements généraux.

De nouveaux efforts ont été faits en vue de simplifier et d'uniformiser les conditions requises pour l'admission d'entreprises de transport dans le service direct des voyageurs, des bagages et des colis express, ou dans certains tarifs. L'application des tarifs et le travail des services intéressés s'en trouvent facilités.

Les préparatifs en vue d'un relèvement et d'une réforme des tarifs de voyageurs ont été activement menés. Le 28 octobre, la Conférence commerciale des entreprises suisses de transport et des intéressés au trafic a discuté et approuvé le projet. Celui-ci vise surtout à adapter les tarifs à l'augmentation ininterrompue des frais. En même temps, diverses modifications sont envisagées pour créer un édifice tarifaire mieux adapté aux frais et à la concurrence, d'une application plus simple, plus rationnelle et plus moderne.



Les tarifs internationaux ont été développés et améliorés. L'œuvre de simplification et d'unification à laquelle tend le nouveau tarif international commun pour le transport des voyageurs et des bagages a notamment pu être poursuivie.

Des changements ont dû être apportés dans les tarifs internationaux, principalement par suite de majorations de taxes en France et en Allemagne occidentale. Pour les chemins de fer suisses, ces changements n'ont guère modifié les conditions de concurrence.

Le 1^{er} mai, les prix pour voyageurs ont été relevés d'environ 15% dans le service transversal du lac de Constance, que les CFF assurent conjointement avec le Chemin de fer fédéral allemand.

Activité commerciale générale et vente des billets

Etant donné l'importance croissante du trafic international, nous avons poursuivi nos efforts en vue d'affirmer la position commerciale des CFF à l'étranger. Nous avons entretenu d'étroites relations avec les agences de l'Office national suisse du tourisme, ainsi qu'avec les bureaux et organisations de voyage privés des pays qui nous intéressent plus particulièrement.

Il convient de poursuivre la rationalisation de la vente des billets, pour permettre de simplifier le service dans les gares moyennes et petites.

2. Tarifs des marchandises et des animaux

Tarifs internes

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

Le tarif commun pour le transport de céréales fourragères au départ des ports rhénans de Bâle, introduit en 1956, n'a pas permis d'harmoniser les rapports entre le rail et la route à l'entière satisfaction des chemins de fer.

D'entente avec les intéressés au trafic, les importations de scories Thomas pulvérisées ont été concentrées sur le point frontière de Bâle. De là, les transports sont acheminés par rail sur des centres de répartition appropriés.

Nous avons continué à étendre l'application de taxes particulières, notamment aux wagons complets.

Tarifs internationaux

A la suite des majorations de taxes opérées en France, en Allemagne et en Suède, il a été nécessaire d'adapter les tarifs des unions internationales à la nouvelle situation tarifaire.

La situation a continué à se détériorer dans le trafic du charbon en provenance de l'Allemagne, de la Sarre et de la France pour l'Italie. Outre la concurrence du charbon américain, qui est d'environ 20 francs par tonne moins cher que le charbon de la Ruhr, la nouvelle réduction du fret entre Rotterdam et Gênes/Venise a entraîné une importante baisse des prix de transport par chemin de fer. Le fret Rotterdam-Gênes, qui s'élevait à 34 shillings en 1956, est tombé à 16 shillings à fin 1958.

La concurrence du camion s'est accentuée dans une très importante mesure en trafic de transit également. Pour y parer, les taxes sont adaptées en conséquence dans chaque cas particulier; les chemins de fer étrangers intéressés participent aussi à la perte de recettes qui en résulte.

La II^e commission (trafic des marchandises) de l'Union internationale des chemins de fer, dont les CFF (service commercial des marchandises) assument la présidence, a présenté les résultats définitifs de son étude générale sur l'unification des tarifs ferroviaires. Cette étude doit servir de base à l'unification des classifications internes des marchandises des administrations membres de l'Union. La commission a poursuivi ses travaux sur l'introduction d'un tarif international de transit. Les pourparlers au sujet de l'application entre la France et la Suisse du tarif général européen de détail n'ont pas encore abouti.

III. Chemin de fer et autres moyens de transport

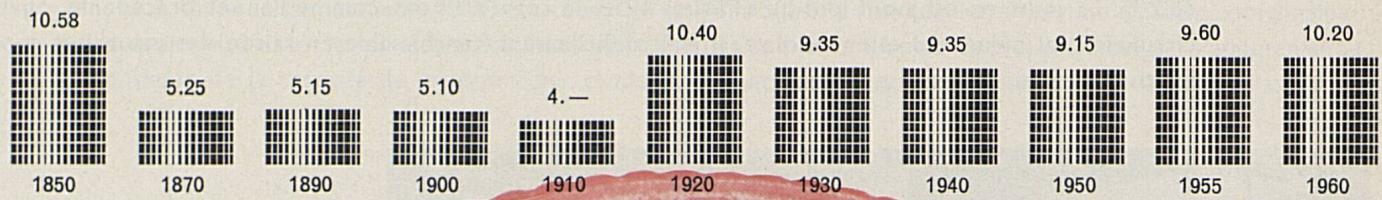
1. Trafic routier

Le parc des véhicules à moteur servant au transport des personnes s'est encore accru à une cadence à peine ralentie. Pour les voitures automobiles privées, qui représentent numériquement la fraction la plus importante de ce secteur, l'effectif a passé en Suisse à 386 417 unités, ce qui équivaut à une augmentation de 39 767 véhicules, ou 11,5 %. Les motocyclettes de tout genre ont atteint le chiffre de 265 355 véhicules et se sont ainsi accrues de 12 597 unités (5%). Le nombre de voitures étrangères entrées en Suisse est également plus élevé. Plus le véhicule à moteur se popularise, plus le chemin de fer doit s'attendre à perdre du trafic, car les nouveaux acheteurs ne peuvent guère se permettre d'autres dépenses de transport en plus des frais d'entretien de leur machine. En revanche, le chemin de fer peut encore espérer regagner des automobilistes aisés pour des relations particulièrement favorables et attrayantes. Si le trafic ferroviaire a réussi à s'affirmer malgré cette individualisation ininterrompue du trafic, c'est uniquement que le besoin de voyager s'est accru de façon tout à fait extraordinaire, en raison des nouvelles habitudes de vivre et de l'amélioration des revenus.

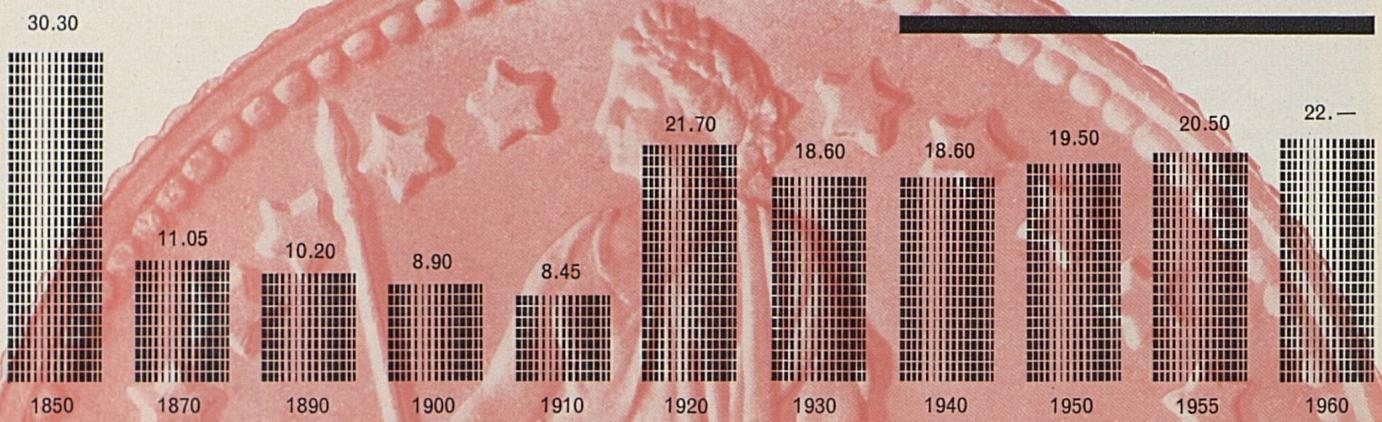
L'évolution des tarifs-voyageurs en Suisse

Les trois exemples ci-après montrent comment les prix des billets (aller et retour en deuxième classe, l'ancienne troisième classe) ont évolué depuis 1870 et à quel montant ils s'élèveront après la hausse imminente des tarifs (pile de pièces de 1 franc pour 1960). — La pile de pièces pour l'année 1850 représente le prix de deux courses simples en diligence postale.

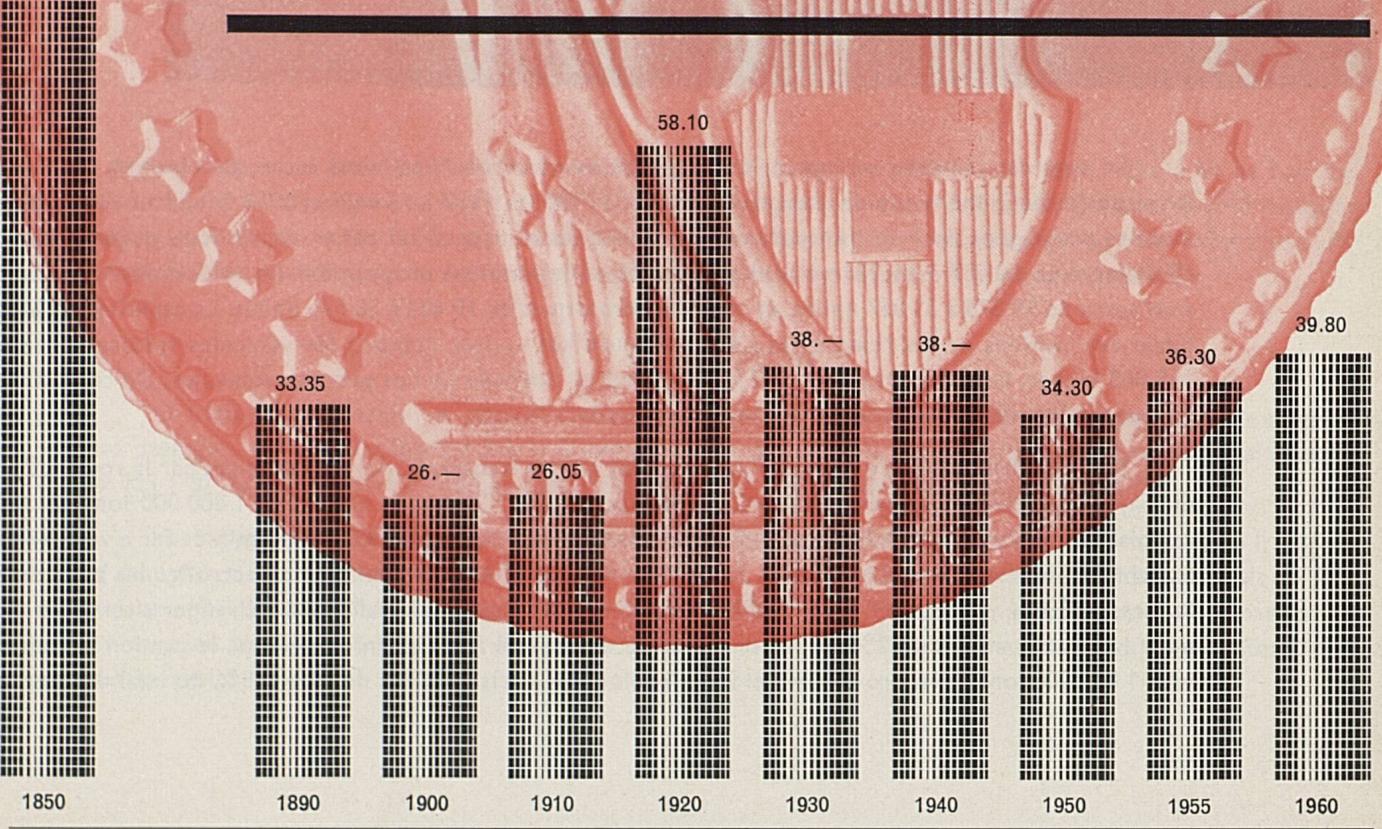
Lausanne—Genève (60 km)



Zurich—Berne (129 km)

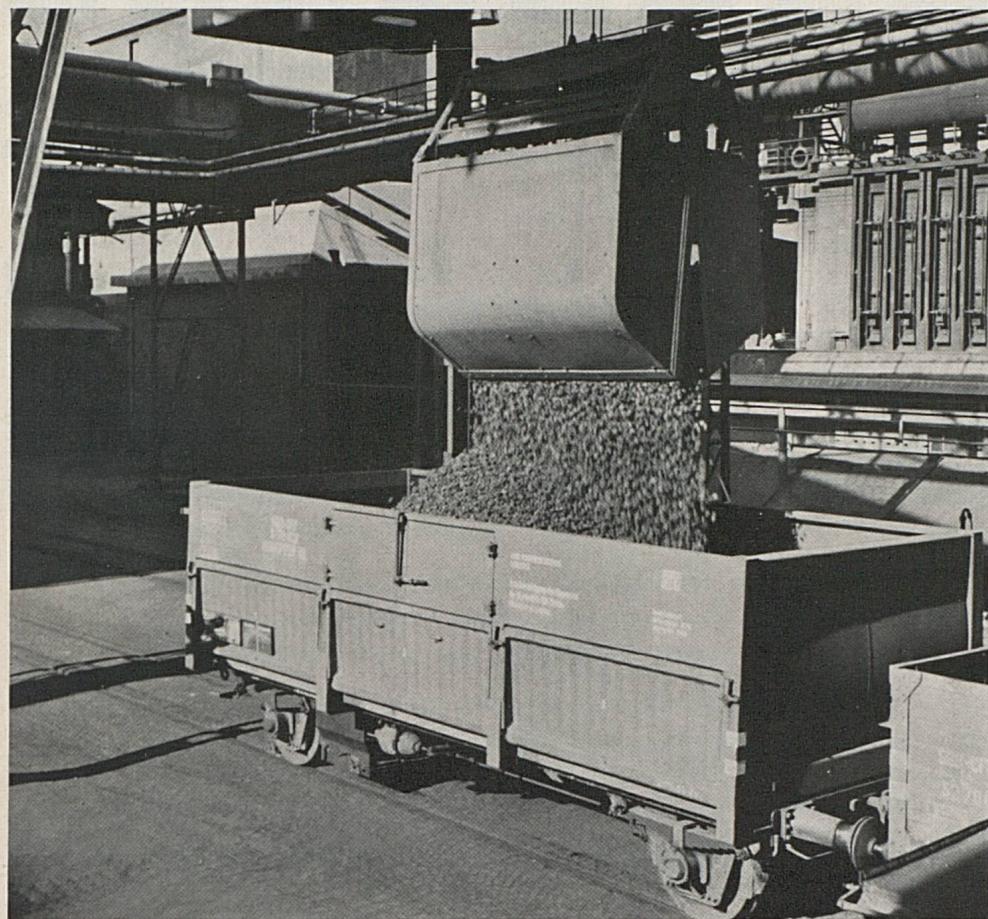


Bâle—Chiasso (321 km)



Comme l'ensemble du trafic professionnel, les transports par autocars se ressentent fortement de l'individualisation croissante des voyages. Le nombre des autobus et des autocars n'en a pas moins passé de 2730 en 1957 à 2932 en 1958.

Après avoir enregistré un recul l'année précédente, les *transports d'automobiles à travers les tunnels alpins* sont en forte reprise. Durant l'exercice, 134 605 automobiles, autocars et camions ont passé par le tunnel du Saint-Gothard, ce qui constitue un nouveau record absolu. Comparativement à 1957, l'augmentation est de 48,2%. La cause en est avant tout qu'à Pâques 1958, le col n'était pas, comme l'année précédente, ouvert à la circulation, et qu'en mai et en octobre, il était difficilement franchissable en raison des mauvaises conditions atmosphériques.



Le nouveau wagon à benne levante-basculante
Capacité 40 m³
Charge 28 t

Photo de gauche: chargement

Photo de droite: le déchargement partiel est possible

Le parc des véhicules servant au transport des marchandises s'est aussi accru. Le nombre des voitures de livraison (jusqu'à une tonne de charge) a passé de 17 495 en 1957 à 18 442 en 1958. L'effectif des voitures automobiles aménagées pour le transport des marchandises a marqué lui aussi une très forte augmentation; il a en effet monté de 14 037 à 16 234 véhicules. Le nombre des camions proprement dits (plus d'une tonne de charge) s'est accru de 29 875 à 31 057 unités, et celui des remorques de 19 483 à 20 596 unités. La capacité de chargement totale des camions et des remorques s'élève aujourd'hui — non compris les véhicules spéciaux — à environ 142 000 tonnes, ce qui correspond à 42% de la charge normale de nos propres véhicules. De ce chiffre, 94 000 tonnes, ou les deux tiers, concernent les trains routiers lourds.

Nous ne disposons que de peu d'informations sur les transports de marchandises par la route à l'intérieur du pays. Nous savons en revanche que les transports avec l'étranger ont atteint 1 880 000 tonnes, ou 14,6% du total des importations et des exportations. Alors que, par rapport à 1957, le chemin de fer a vu ses transports franchissant la frontière diminuer de 1 564 000 tonnes, ou 12,4%, le camion a pu accroître les siens de 103 000 tonnes, ou 5,8%. Comparativement à 1952, le tonnage transporté en trafic avec l'étranger s'est accru de 128% pour le camion, mais de 22% seulement pour le chemin de fer. Durant l'exercice, le camion a transporté au total 1 089 000 tonnes en provenance et à destination des ports rhénans de Bâle (58% du total des importations

et des exportations par la route); le trafic routier franchissant directement la frontière représente 566 000 tonnes (30%) et les transports recensés à destination et en provenance des gares frontières ont atteint 225 000 tonnes (12%).

Face à cette évolution, les chemins de fer se voient contraints d'étudier des mesures appropriées pour parer efficacement à un nouvel exode du trafic. N'oublions pas non plus que la construction des autoroutes a déjà commencé et que ces nouvelles artères influenceront grandement, elles aussi, le trafic ferroviaire.

L'Union suisse pour le trafic des marchandises (UTM) a subsisté l'an dernier en tant qu'élément coordinateur de droit privé entre le rail et la route. Mais son existence se trouve de plus en plus menacée par l'augmentation constante de la capacité de transport des camions, l'apparition de nouvelles entreprises dissidentes en trafic

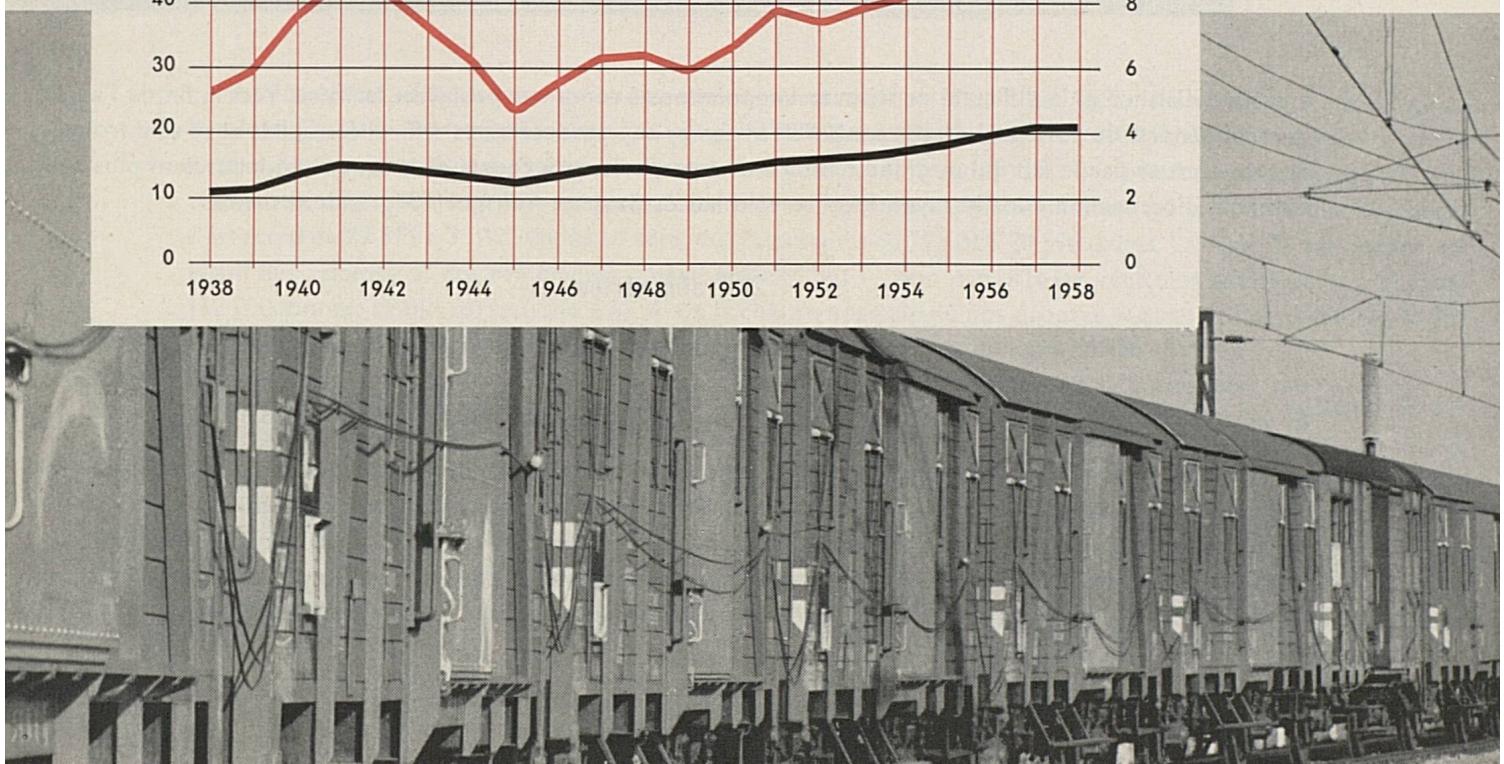
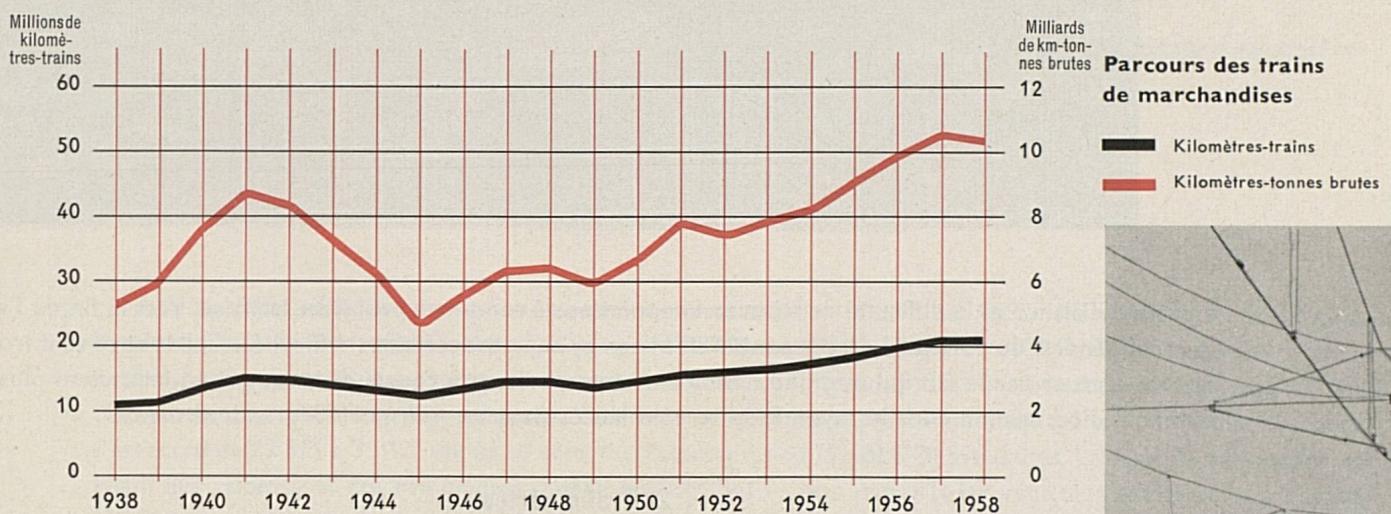
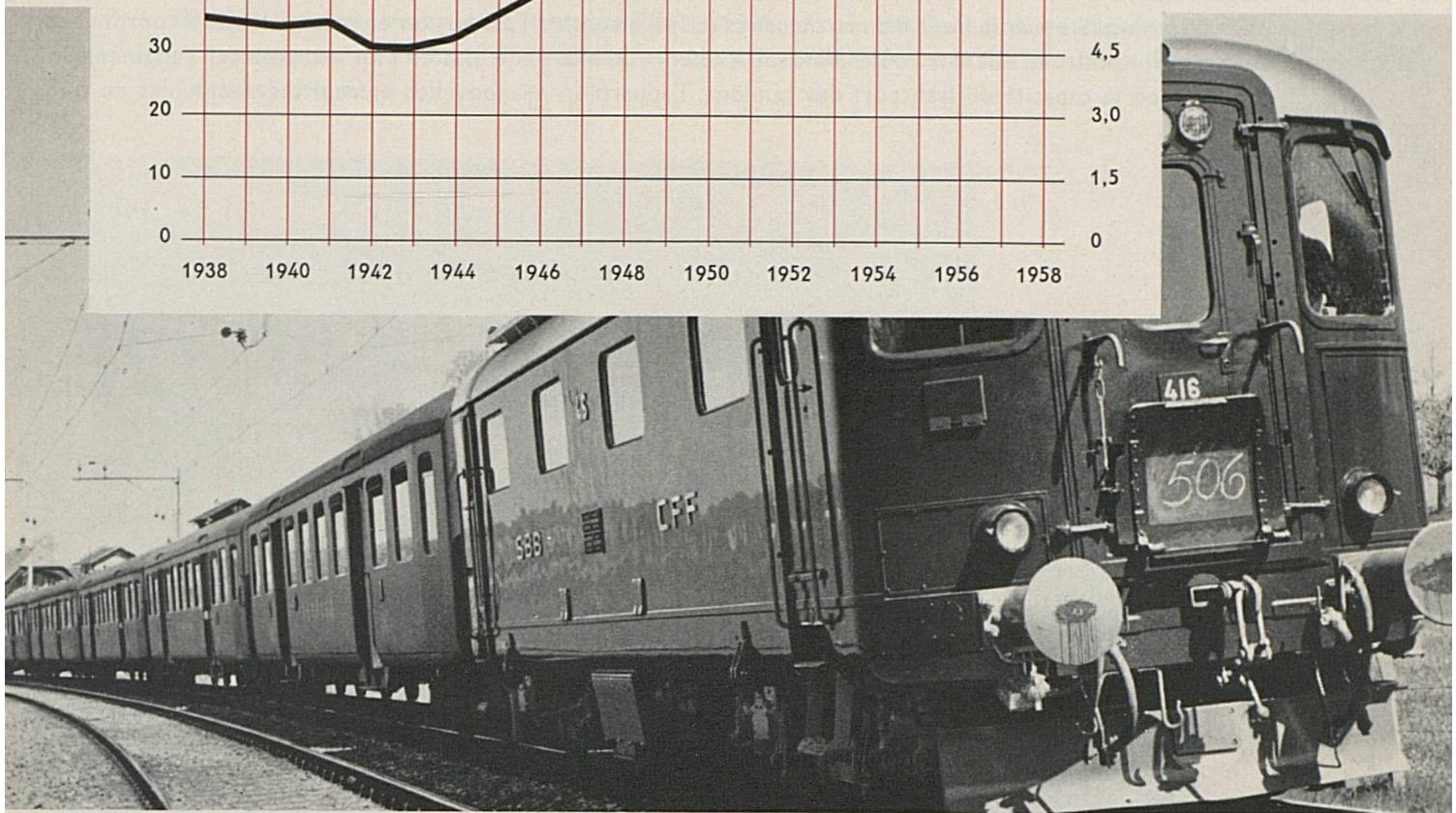
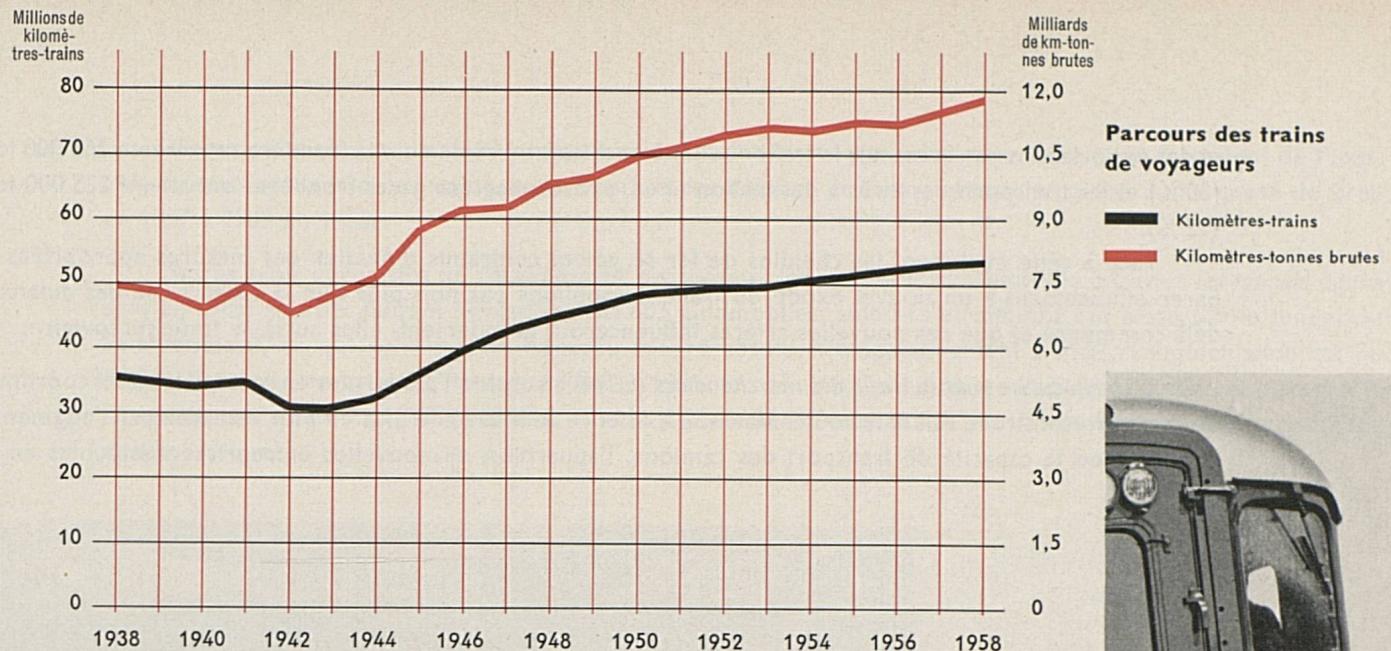


à grande distance et la difficulté de trouver une solution au complexe problème tarifaire. Vers la fin de l'année, le recul général du volume du trafic a mis l'UTM aux prises avec certaines difficultés. Celles-ci se sont trouvées encore accrues par le fait qu'un grand nombre de transporteurs à courte distance qui ne trouvaient plus suffisamment d'occupation dans le rayon local se sont lancés dans les transports à grande distance.

2. Trafic aérien

Le trafic aérien a connu un nouveau développement, à un rythme moins effréné que jusqu'ici. Le nombre des passagers d'étape transportés par la Swissair a passé à 1 062 376, ce qui représente une augmentation de 69 465 (7,0%) par rapport à l'année précédente. En 1957, l'accroissement avait été de 28,3%.

Les rapports entre l'avion et le chemin de fer ont ceci de caractéristique que les deux moyens de transport se complètent avantageusement dans certains domaines, mais que dans d'autres, fort importants, ils se font concurrence. De nouveaux facteurs de compétition sont apparus: le trafic par avion affrété et en particulier les voyages aériens à forfait, organisés par les bureaux de voyage. Dans ces secteurs, les rabais offerts sont considérables.



Il faut aussi s'attendre à une aggravation de la concurrence le jour où les avions à réaction seront mis en service en trafic européen. Pour utiliser au maximum la capacité élevée de ces avions très coûteux, les compagnies aériennes seront obligées d'étendre le cercle de leur clientèle.

3. Transports par bateaux

La navigation rhénane jusqu'à Bâle revêt une importance toute spéciale pour les Chemins de fer fédéraux. Le volume des marchandises transbordées dans les ports bâlois s'est élevé à 4,87 millions de tonnes au total. Le trafic amont (importations) s'est monté à 4,57 millions de tonnes, ou à 36,6% de l'ensemble des importations suisses. Les camions ont transporté quelque 60% des carburants et combustibles liquides importés, environ 37% des céréales et denrées fourragères et environ 16% des autres marchandises. Près de 77% des marchandises importées par les ports rhénans ont été acheminées sur l'intérieur du pays par le chemin de fer.

Dans le service des bateaux sur le lac de Constance qu'exploitent les Chemins de fer fédéraux, c'est surtout le trafic transversal Romanshorn–Friedrichshafen qui revêt de l'importance. Pour les deux directions, les bacs ont transporté au total 31 012 wagons. Si le résultat de l'année précédente (36 338 wagons) n'a pas été atteint, la cause en est surtout à l'arrêt momentané du service des bacs à la suite de travaux de construction (cf. chapitre «Service des bateaux sur le lac de Constance», page 41).

IV. Exploitation

1. Parcours

Pour les trains de voyageurs, les parcours se sont élevés à 53,18 millions de kilomètres-trains, ce qui fait une augmentation de 280 000, ou 0,5% (voir tableau). Calculés en kilomètres-tonnes brutes, les parcours ont atteint 11,4 milliards, ce qui représente un accroissement de 292 millions (2,7%). Pendant la période de l'horaire d'été 1958, les trains de voyageurs ont parcouru journallement 142 500 kilomètres (1957: 141 748) et, pendant la période de l'horaire d'hiver 1958/1959, 140 100 kilomètres (139 165).

Dans le secteur des trains de marchandises, les parcours ont légèrement reculé. Les kilomètres-trains sont tombés à 20,89 millions (– 0,05 million, ou 0,2%) et les kilomètres-tonnes brutes à 9,90 milliards (– 308 millions, ou 3%).

Alors que, considérés dans leur ensemble, les kilomètres-trains ont encore légèrement augmenté, les prestations de nos propres véhicules moteurs sur nos propres lignes et sur les lignes affermées, exploitées et étrangères ont pu être ramenées à 88,96 millions de kilomètres-véhicules moteurs (– 450 000 ou 0,5%). Cette amélioration du rendement provient de la mise en service de locomotives plus puissantes, qui a permis la suppression de marches en double traction et de courses à vide (– 687 000 km). Elle reflète aussi l'heureuse activité de la régulation centrale des locomotives et des trains. Les prestations des locomotives à vapeur ont pu être abaissées à 3,36 millions de kilomètres-véhicules moteurs, ce qui fait environ 0,5 million ou 13,1% de moins. Pendant les fêtes de Pentecôte, qui coïncidaient avec les élections parlementaires en Italie, les Chemins de fer fédéraux ont battu le record des transports de voyageurs. Ils ont dû non seulement assumer le fort trafic habituel, mais encore transporter en Italie, dans le bref délai de 32 heures, plus de 80 000 ressortissants italiens occupés en Suisse, pour les ramener ultérieurement dans notre pays.

2. Planification de l'exploitation

Durant toute l'année, nos travaux de planification à long terme ont porté avant tout sur la *réorganisation du système des transports de marchandises*. L'enquête relative à un nouveau mode de transport des *expéditions partielles* sera sans doute terminée dans le courant de 1959. Nous avons examiné s'il convenait d'introduire un système de gares-centres adapté aux conditions suisses. Partant des enquêtes sur les courants de trafic, nous avons poursuivi l'étude de la *réorganisation du trafic par wagons complets* afin de parvenir à une concentration plus marquée des opérations de manœuvre, mais nous ne sommes pas encore arrivés au bout de notre tâche. Nos tentatives en vue d'accélérer les *trains de marchandises à courte distance* grâce à un nouveau système de transport (création de «gares-mères» d'où les autres gares sont desservies par des tracteurs de manœuvre) ont été couronnées de succès. Nous inspirant des bonnes expériences qui ont été faites, nous sommes en train d'élaborer un plan pour toute la Suisse, combiné avec un programme d'achat de tracteurs.

Le service de planification s'est occupé cette année aussi de *libérer les trains de voyageurs de leur tâches accessoires* (transport de colis express, marchandises GV, animaux, lait et envois postaux). Comme les essais entrepris jusqu'ici sur les lignes Zurich–Uster–Rapperswil, Lucerne–Olten et Lausanne–Brigue ont donné pleine satisfaction — abstraction faite de quelques difficultés initiales —, nous les étendrons aussi à la ligne Zurich–Thalwil–Coire lors du prochain changement d'horaire. Nous avons procédé à une vaste enquête d'ordre économique sur le *transport du lait dans la région zurichoise*. Nous avons élaboré une solution qui prévoit que dès le 1^{er} mai 1959, le lait sera transporté des centres locaux de groupage aux laiteries municipales au moyen de camions privés. Il n'y a que pour les centres de production très éloignés que le transport par chemin de fer subsistera; le lait sera toutefois transbordé sur les véhicules routiers dans les gares de banlieue. Ce nouveau système de transport déchargera sensiblement les trains de voyageurs et surtout la gare de Zurich.

Les enquêtes sur les courants de trafic en service international des voyageurs n'ont eu lieu qu'en direction Nord-Sud, en raison des grandes manifestations organisées au cours de l'année (Exposition universelle de Bruxelles et fêtes du centenaire à Lourdes).

La *régulation centrale des trains et des locomotives*, ainsi que la *surveillance de la circulation* introduite sur plusieurs lignes principales, ont donné d'excellents résultats. Il est avéré que ces mesures nous ont permis d'utiliser plus judicieusement le personnel et le matériel roulant, ainsi que de mieux faire face aux pointes extraordinaires de trafic, telles que le détournement du trafic du Simplon par le Saint-Gothard pendant plusieurs semaines.

Nous avons fait un premier pas dans la voie de l'*automatisation de l'expédition des trains* en introduisant l'exploitation automatique à Schinznach Dorf. Pour la première fois, le service d'expédition des trains a ainsi été sensiblement simplifié dans une gare à trafic complet, ce qui permet des économies de personnel. Nous étudions maintenant systématiquement à quelles gares de semblables mesures de rationalisation peuvent être prises sans que la dépense ne dépasse la limite admissible.

En vue d'accroître la sécurité et de pouvoir en même temps réduire l'effectif du personnel, nous avons essayé des *appareils radiophoniques* dans le service des manœuvres de plusieurs gares, notamment pour la mise à quai et le refoulement de trains lourds. Dans quelques gares, les expériences ont été si satisfaisantes que ces appareils ont pu être introduits à titre définitif. Ailleurs, les essais continuent.

Nous avons établi des directives afin d'assurer l'introduction uniforme d'*imprimeuses de guichets* et d'en garantir le rendement. Outre les imprimeuses déjà mises en service à Berthoud, nous avons prévu d'autres machines AEG à Sion, Bâle et Wil, afin de pouvoir recueillir un plus grand nombre d'expériences.

La multiplicité et la diversité des problèmes de planification à résoudre à plus ou moins bref délai exigent une ferme concentration des tâches en une seule main. Aussi avons-nous créé vers la fin de l'année le poste de *chef de la planification*, qui est nanti des attributions nécessaires pour veiller à la coordination à l'intérieur du service de l'exploitation et à la collaboration avec les autres divisions de la Direction générale et des Directions d'arrondissement.

3. Horaire et exploitation sur le plan international

Le «marché commun» dans le domaine du trafic ferroviaire a pris un remarquable essor le 2 juin 1957, de par la création d'un réseau international de *trains Trans-Europ-Express (trains TEE)*. Depuis lors, environ 70 des plus importants centres économiques et culturels d'Europe sont reliés par des rames TEE rapides et confortables. Ce réseau sera encore étendu. En ce qui concerne la Suisse, l'année écoulée a été marquée par l'introduction de la relation TEE Genève–Simplon–Milan lors du changement d'horaire (1^{er} juin). La rame rapide «Lemano», fournie par les Chemins de fer italiens, quitte Milan à 9 h. 05 et arrive à Genève–Cornavin à 13 h. 18. Dans le sens opposé, elle part de Genève–Cornavin à 17 h. 29 et atteint Milan à 21 h. 35, après un trajet de quatre heures. De toutes les relations TEE créées l'année dernière, c'est la rame «Helvetia», circulant sur le parcours Zurich–Bâle–Hambourg, qui est la plus fréquentée.

La *Conférence européenne des horaires de trains de voyageurs et des services directs* s'est tenue en octobre à Leipzig, sous la présidence du chef du département des travaux et de l'exploitation des CFF. Elle groupait des représentants de tous les pays d'Europe. D'importantes améliorations ont de nouveau pu être apportées en trafic international. L'assemblée plénière a discuté la question de porter la validité de l'horaire à deux ans; elle a désigné un groupe de travail chargé d'examiner la date la plus rapprochée à laquelle cette importante innovation pourrait être introduite. Une conférence partielle, siégeant à Copenhague sous la présidence des CFF, a eu pour mission de coordonner le trafic des voyages en groupe organisés en été 1959 par les bureaux



Une leçon de chemin de fer... Modèle réduit installé sur la voiture-exposition «75^e anniversaire de la ligne du Saint-Gothard», qui a terminé son tour de Suisse en été 1958

de voyage d'Europe occidentale. Outre les représentants de 14 compagnies de chemin de fer, de navigation, de wagons-lits et de wagons-restaurants, les délégués de 22 agences de voyage participaient également à cette conférence. La part de la Suisse au trafic escompté s'élève à environ 250 000 voyageurs, pour lesquels il faudra mettre en marche près de 600 paires de trains spéciaux.

La Conférence européenne de l'horaire des trains de marchandises (LIM) a siégé en novembre à Bruxelles, sous la présidence des Chemins de fer tchécoslovaques. Elle a notamment décidé d'établir une nouvelle relation par train-bloc Hollande-Kaldenkirchen-Bâle, qui assurera une sensible accélération du trafic vers la Suisse et l'Italie. De plus, la conférence LIM a de nouveau publié un livret-indicateur pour le service international des marchandises, qui contient une liste de relations favorables pour les transports par wagons complets.

4. Rationalisation du transbordement des marchandises

La coordination des transports à grande distance et des transports internes dans les entreprises industrielles et commerciales continue à faire des progrès réjouissants. Grâce aux palettes standard, aux containers, aux wagons spéciaux (munis de dispositifs de chargement et de déchargement particuliers), grâce aussi aux tracteurs élévateurs lourds, aux grues modernes et aux trucks routiers, il est possible d'éliminer complètement les inconvénients des transbordements manuels de marchandises des wagons aux véhicules routiers.

L'utilisation de palettes standard dans le service à la clientèle s'est encore développée. Le nombre des arrangements conclus entre les expéditeurs et les administrations ferroviaires a passé de 1001 à 1295. Le fait que les possibilités d'échange ont été étendues aux cadres amovibles unifiés, ainsi qu'aux palettes et aux cadres utilisés en trafic par wagons complets, a eu des répercussions favorables au point de vue commercial. Les expéditeurs sont de plus en plus enclins à rationaliser le transbordement des marchandises transportées par wagons complets en recourant à des engins de palettisation interchangeables.

Pour faire face à la demande croissante, nous avons fait l'acquisition de 100 grands containers ouverts, ce qui porte leur nombre à 582. Ces grands containers sont utilisés essentiellement pour le transport de charbon, de sable et de ballast.

Le service à la clientèle a été amélioré par l'acquisition de trois nouveaux tracteurs élévateurs lourds, dont le parc comprend maintenant 21 unités. Tout en secondant efficacement les grues, ces véhicules rendent d'excellents services lorsqu'il s'agit de manipuler des marchandises lourdes ou encombrantes. Ils peuvent également être mis à contribution par les gares voisines ne disposant d'aucun autre moyen de transbordement.

Le service des trucks routiers a été étendu aux villes de Berne et de Saint-Gall, de sorte qu'il fonctionne maintenant dans 11 villes. Dans plusieurs localités, c'est le camionneur officiel qui l'assure.

Tous ces moyens de transport et de transbordement, comme aussi les nombreux wagons spéciaux — wagons à benne levante-basculante, wagons-silos à céréales, wagons à toiture basculante ou à toit coulissant — ont puissamment contribué à conserver au chemin de fer ses transports actuels. Dans certains domaines, ils sont même parvenus à amener de nouveaux transports au rail.

V. Exploitations affermées et participation à d'autres entreprises

1. Exploitations affermées

La baisse du niveau de l'emploi, la réduction des attributions de devises aux touristes français, comme aussi l'Exposition universelle de Bruxelles, ont empêché plusieurs buffets de gare d'atteindre un chiffre d'affaires comparable à celui de l'exercice précédent, favorisé par le concours de nombreux facteurs. Dans l'ensemble, les prix de vente n'ont pas varié. La reconstruction des gares de Sion et de Wil implique aussi celle des buffets. Pour les raisons déjà évoquées, l'activité des kiosques de gare a plus ou moins marqué le pas. Fin juillet, un cinéma d'actualités installé dans la gare principale de Zurich a ouvert ses portes.

La fréquentation des wagons-restaurants a de nouveau augmenté. Sept voitures légères en acier ont été mises en service pour en remplacer d'anciennes, ce qui en a porté le nombre total à 33. Le parc comprend en outre six véhicules de l'ancien modèle et cinq voitures-buffets. Le taux d'occupation s'est encore amélioré dans le service des wagons-lits, que la Compagnie internationale des wagons-lits (CIWL) et la Compagnie allemande des wagons-lits et wagons-restaurants (DSG) assurent avec leur propre matériel.

Depuis le mois de juillet, pour répondre à un vœu émis par les intéressés au trafic, nous procurons de nouveau des automobiles sans chauffeur aux porteurs d'abonnements généraux. En fait, ce service — connu sous la désignation «Train + auto» — avait été institué par les CFF en 1936, puis suspendu pendant la guerre. Les voitures sont louées par des garages privés.

2. Participation à d'autres entreprises

L'Usine de l'Etzel S. A. a fourni 228,1 millions de kWh au cours de l'exercice de 1957/1958, la production par apport naturel d'eau atteignant ainsi 111,9% de la moyenne des vingt années antérieures. L'énergie d'hiver a représenté 104,4 millions de kWh, soit 84,1% de la moyenne. Un dividende de 5% a été attribué au capital-actions de 20 millions de francs.

L'Usine de Rapperswil-Auenstein S. A. a produit 225,8 millions de kWh durant l'exercice de 1957/1958. Par rapport à la moyenne de nombreuses années, le débit de l'Aar a été de 102% (91% pendant le semestre d'hiver et 110% pendant le semestre d'été). La société a pu verser un dividende de 4%.

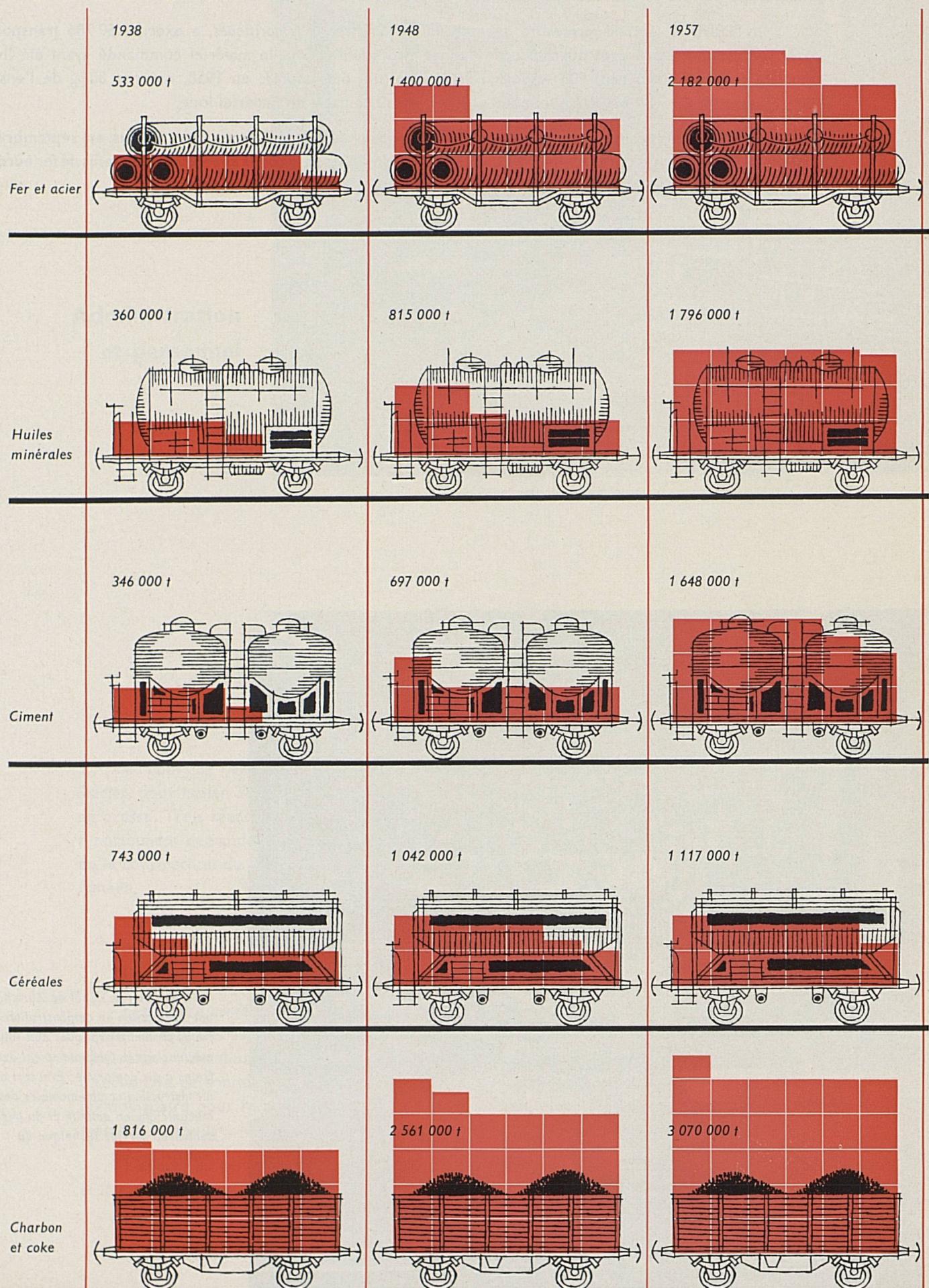
Usine de Göschenen S. A. A la fin du quatrième exercice (30 septembre 1958), les dépenses de construction atteignaient environ 116 millions de francs. Les CFF détiennent toujours 40% du capital-actions de 40 millions de francs, dont la moitié seulement est versée. La dette obligataire de la société s'élève à 90 millions de francs, dont 30 millions ont été souscrits par les CFF, pour le compte de leur caisse de pensions et de secours.

La Société de gares frigorifiques, ports-francs et glacières de Genève a pu améliorer encore ses résultats en 1958, grâce à une légère augmentation des recettes et aux économies réalisées dans le service de l'exploitation. Pour la première fois depuis 1948, elle peut de nouveau distribuer un dividende.

Les Entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle S. A. continuent aussi à enregistrer de meilleurs résultats, dus en partie à l'activité accrue du service de glaçage en trafic Sud-Nord. Les entrées et sorties de denrées périssables sont également en augmentation. Ces opérations sont facilitées dans une large mesure par l'agrandissement des quais et l'acquisition d'engins de manutention modernes.

Les cinq principales marchandises transportées par les Chemins de fer fédéraux
 (sans le transit direct international)

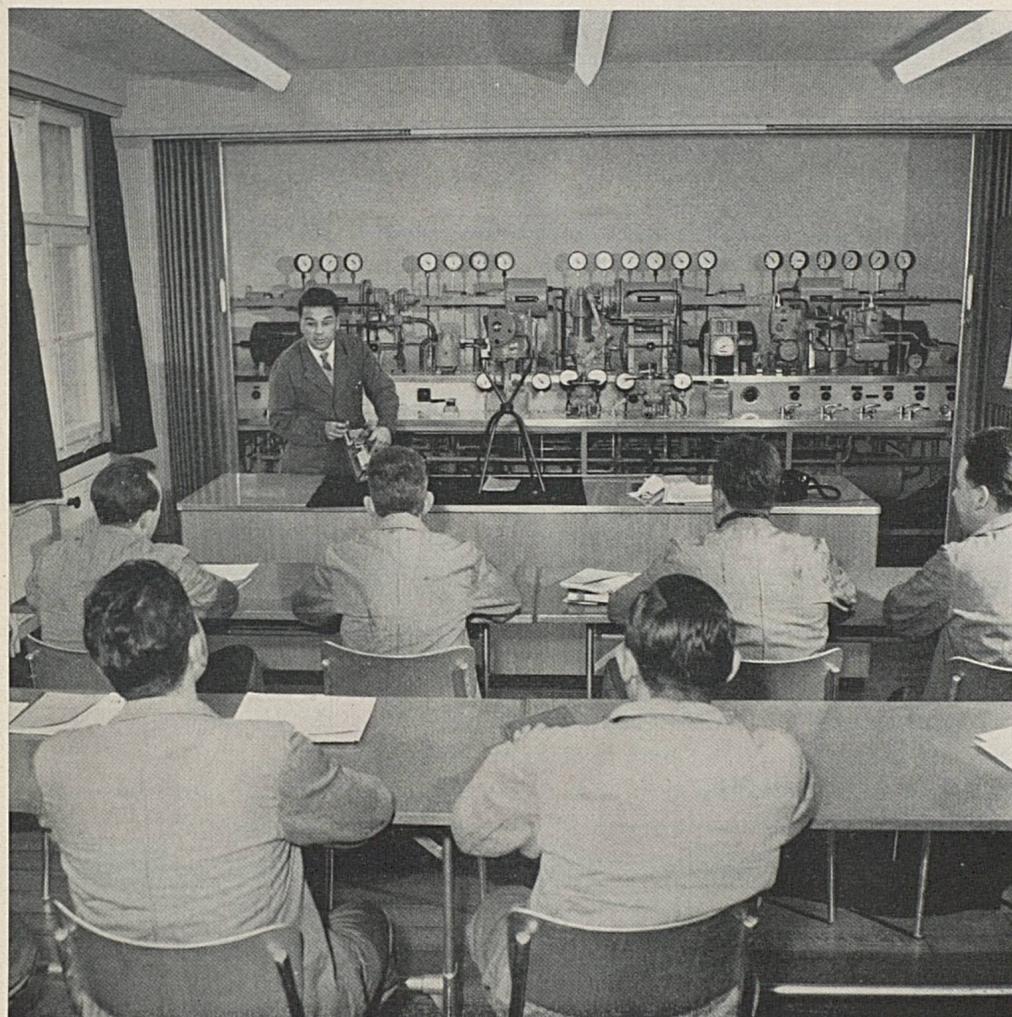
En 1957, le transport de ces cinq principales marchandises est entré pour 9,8 millions de tonnes, ou plus de la moitié, dans le trafic global des CFF par wagons complets.



La SWISSAIR a encore connu un grand essor en 1958. Le nombre des kilomètres-tonnes offerts a passé à 204,7 millions (+ 21 %), celui des kilomètres-tonnes utilisés à 123,0 millions (+ 18%). Le degré d'occupation s'établit à 60,1 %. Le capital-actions a été porté de 42 à 63 millions de francs et un emprunt obligataire de 30 millions a permis de rembourser toutes les dettes bancaires.

INTERFRIGO, Société ferroviaire internationale de transports frigorifiques, a exécuté 69 786 transports, ce qui correspond à peu près au chiffre de l'année précédente. Tout le matériel commandé ayant été livré, la société possède maintenant 908 wagons réfrigérants, qui ont assuré, en 1958, environ 30 % de l'ensemble des transports. On voit par là à quel point elle demeure tributaire du matériel loué.

L'EUROFIMA, Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire, a émis en septembre 1958 un deuxième emprunt de 30 millions de francs, au taux de 4 $\frac{3}{4}$ %. Les fonds avancés aux chemins de fer européens représentent maintenant environ 90 millions de francs.



A l'inspection de dépôt de Zurich, une installation de démonstration des freins permet d'expliquer aux futurs mécaniciens le fonctionnement des freins à air comprimé. Elle sert aussi à l'instruction complémentaire des mécaniciens en activité et du personnel du service technique du matériel roulant