

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1962)

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](#)

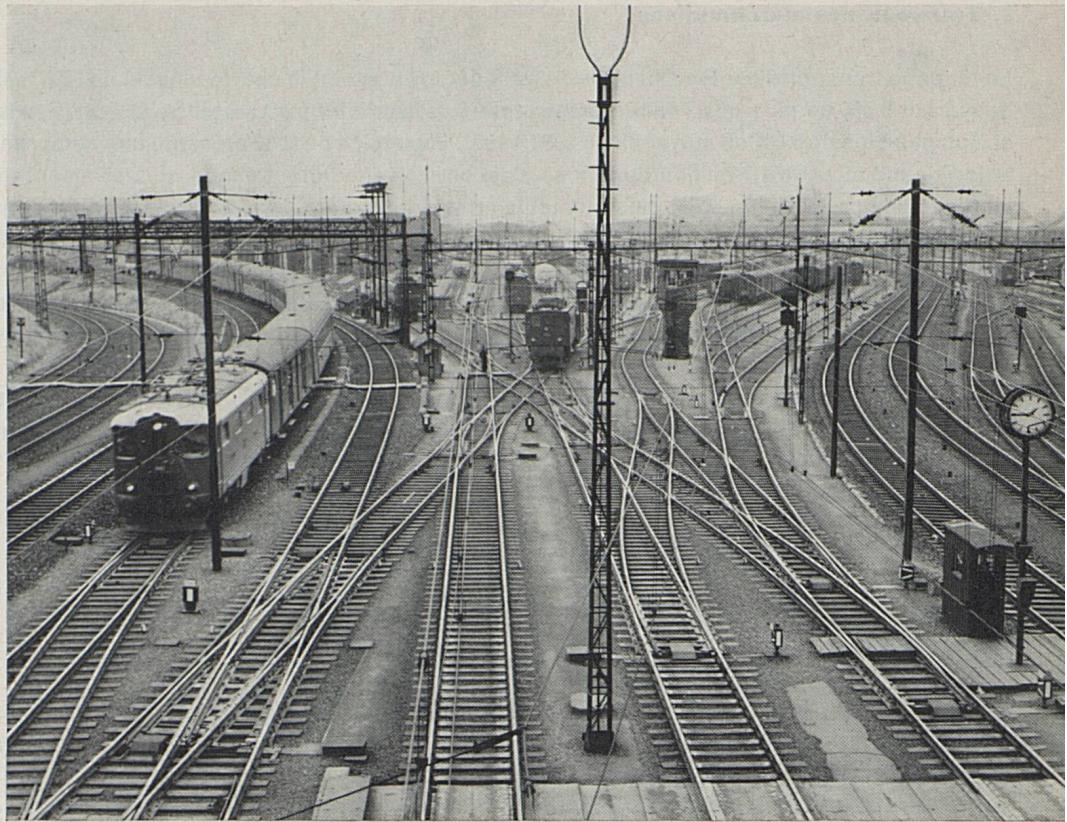
Terms of use

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: 22.12.2025

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

Trafic et exploitation



Les voies d'avant-gare à la gare principale de Zurich.

I. Trafic

1. Transport des voyageurs

La prospérité économique s'est maintenue durant l'exercice et elle a de nouveau valu aux Chemins de fer fédéraux des résultats records dans le service des voyageurs. Le nombre des personnes transportées a en effet passé à 237 millions, ce qui représente une augmentation de 2,4% par rapport au chiffre de 1961. La progression a été plus marquée que pendant la période d'expansion consécutive à 1959, mais elle est légèrement inférieure à celle de l'année précédente. Comparé à l'évolution générale de l'économie, l'accroissement des transports de voyageurs par chemin de fer se tient dans des limites plutôt modestes.

Il y a déjà un certain temps que les voyages internationaux sont la cause principale de l'extension du trafic. Le mouvement touristique s'est lui aussi développé favorablement. Par ailleurs, les déplacements de la main-d'œuvre étrangère sont en forte augmentation. Ces différents éléments sont en bonne partie à l'origine des brèves pointes de trafic qui se succèdent à un rythme accéléré.

Les trois grandes catégories du service des voyageurs se sont développées d'une manière différente. Les déplacements individuels ont en effet progressé de 2,1%, les voyages en groupes de 0,9% et le trafic des abonnés de 2,6%.

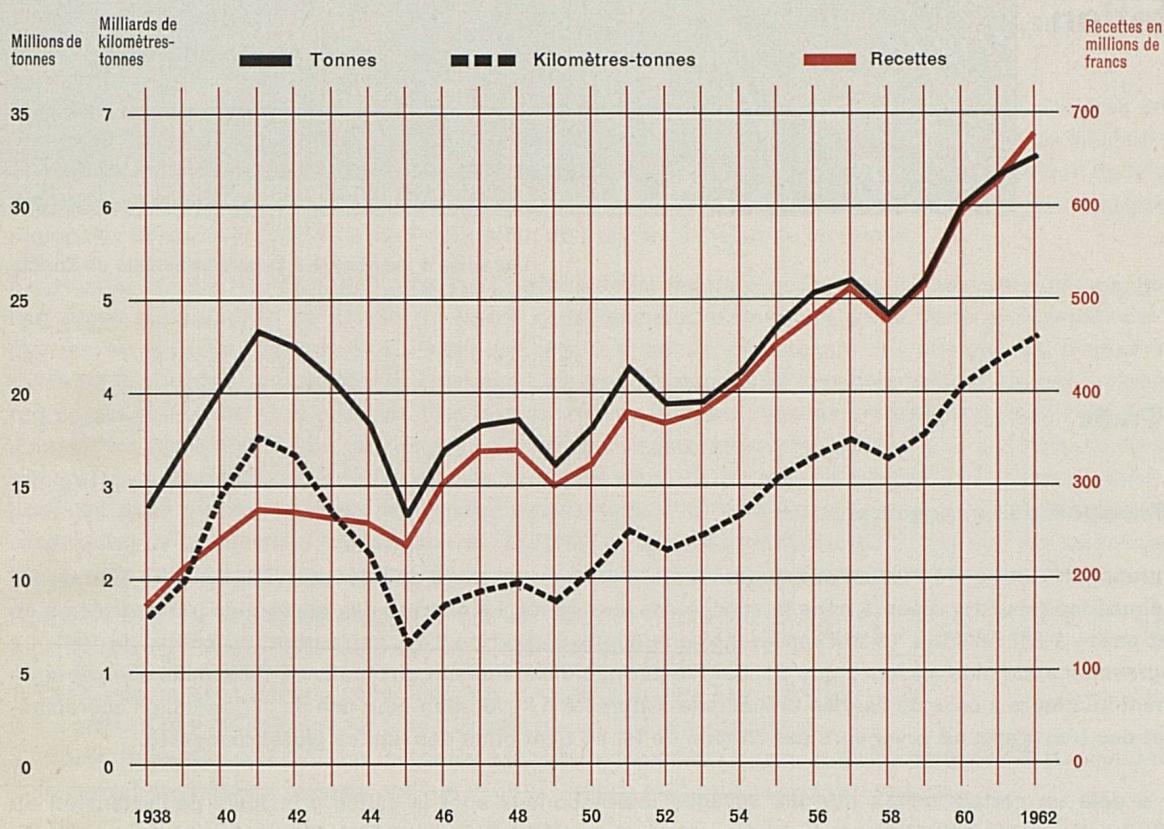
A l'analyse, on constate que les prestations de trafic d'une qualité supérieure sont plus recherchées depuis quelques années, en raison de la situation économique favorable et du niveau élevé des revenus. Le public réclame plus de confort, à en juger par la fréquentation accrue de la 1^{re} classe de voiture, des wagons-restaurants, des voitures-couchettes et parfois aussi des wagons-lits. Les distances moyennes parcourues ne cessent également de s'allonger. En conséquence, les recettes ont plus fortement augmenté que le volume du trafic. L'évolution qu'elles ont suivie est indiquée au chapitre «Résultats financiers et comptes» (p. 61).

2. Transport des marchandises

Le tonnage transporté par les Chemins de fer fédéraux a atteint le chiffre inégalé de 32,8 millions de tonnes, ce qui fait 5,5% de plus que l'année précédente. Les taux d'accroissement s'étaient élevés à 4,9% en 1961 et à un peu plus de 5,5% en moyenne de 1952 à 1961. L'exercice de 1962 présente une nette cassure: l'augmentation quantitative de 1,7 million de tonnes s'est en effet produite presque exclusivement de janvier à août, tandis que la progression s'est plus ou moins arrêtée les quatre derniers mois, surtout dans le secteur des transports internationaux.

Le résultat annuel est en étroit rapport avec l'évolution du trafic des importations, qui a passé à 14,6 millions de tonnes (+9,6%). Cette augmentation est survenue en majeure partie durant le premier semestre. Les marchandises enlevées par chemin de fer au départ des ports du Rhin se sont chiffrées par 4,22 millions de tonnes (+4,7%). Si le trafic s'est accru de 12,5% de janvier à août, le coefficient d'augmentation a été profondément affecté depuis septembre par les obstacles que les basses eaux ont mis à la navigation.

Evolution du trafic global des marchandises



Tandis que les exportations par chemin de fer, 1,1 million de tonnes, ne marquent qu'une légère plus-value (+1,0%), le trafic international de transit a passé à 7,0 millions de tonnes (+4,1%). Une des caractéristiques de ce trafic a été le fort recul des transports de charbon et, fait nouveau, la stagnation des acheminements de métaux. En revanche, de plus grandes quantités de denrées alimentaires, de produits chimiques et de machines ont transité que ce n'a été le cas jusqu'ici. Le trafic intérieur, stationnaire depuis des années déjà sous l'effet de la concurrence grandissante des camions, s'est élevé à 8,9 millions de tonnes (-0,1%); il est resté plus ou moins au même niveau, bien que les transports de ciment, qui constituaient jusqu'ici l'armature de ce trafic, aient légèrement fléchi. En revanche, on enregistre une augmentation de pas moins de 14% pour les transports de bagages et de colis express (y compris les automobiles accompagnées), qui occasionnent beaucoup de travail, ainsi que pour les envois postaux; ces transports se sont montés à 1,2 million de tonnes au total. Il est réjouissant de constater que l'accroissement du volume du trafic est allé de pair avec une progression des recettes (voir le chapitre «Résultats financiers et comptes», p. 61).

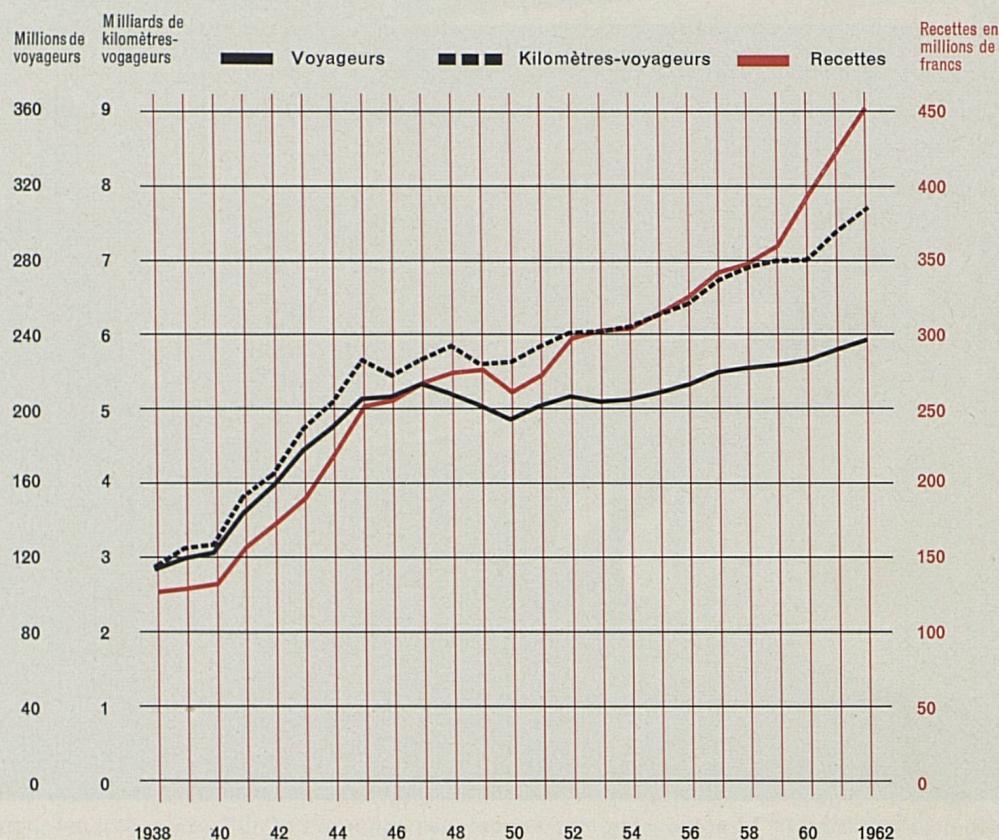
II. Tarifs

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

Tarifs intérieurs

Abstraction faite d'un remaniement dans le domaine des abonnements et de légères modifications apportées aux prescriptions de tarif, les prix sont restés inchangés dans le service des voyageurs. A 143 points (1938 = 100 points), l'indice des tarifs-voyageurs des chemins de fer demeure bien inférieur à l'indice national des prix à la consommation (195 points). L'indice des recettes par voyageur-kilomètre ne s'inscrit même qu'à 128 points.

Evolution du service des voyageurs



La rationalisation et la simplification du système des tarifs de voyageurs ont fait un nouveau pas en avant dans le secteur des abonnements de parcours pour courses quotidiennes. Les abonnements d'ouvrier, qui n'étaient délivrés que jusqu'à une limite de salaire déterminée et seulement sur présentation d'une attestation de salaire de l'employeur, ont en effet été supprimés et remplacés par des abonnements d'usage général valables les jours ouvrables. Chacun peut les acheter sans aucune formalité.

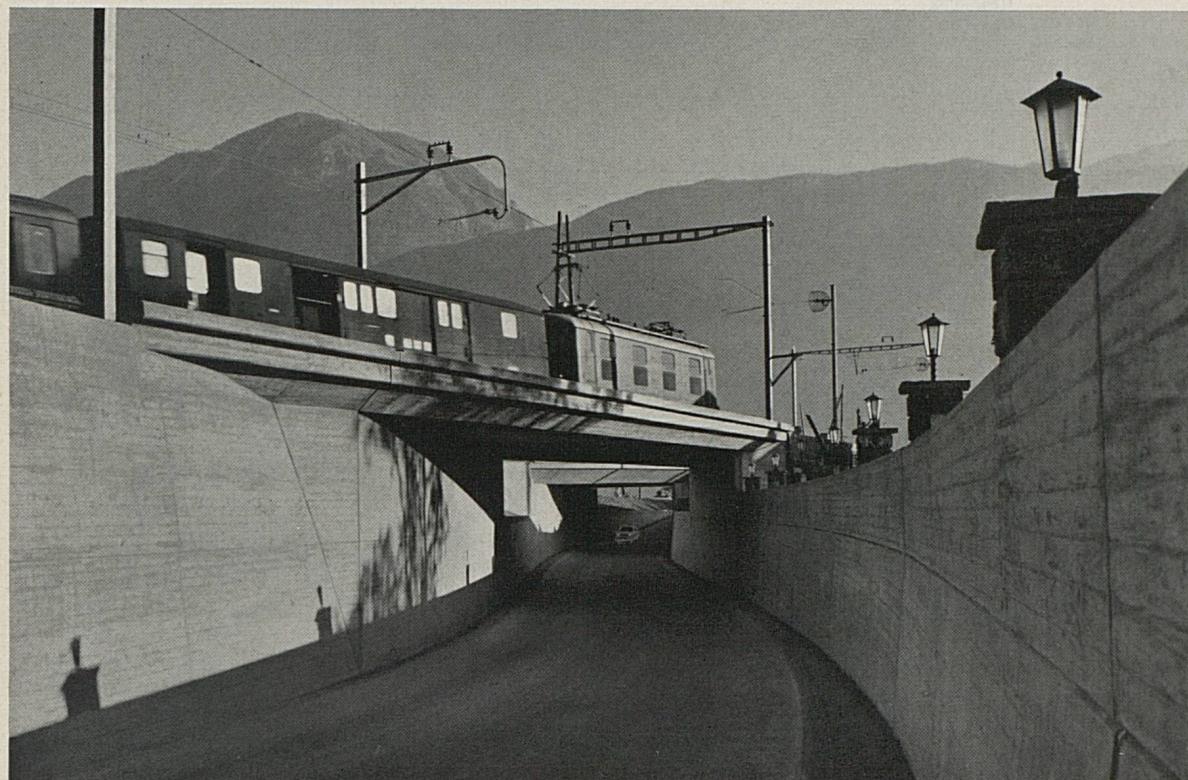
Le billet du dimanche d'hiver a de nouveau été émis aux conditions habituelles. Nous avons accordé le retour gratuit (voyage d'aller et retour avec billet de simple course) aux exposants et visiteurs des grandes foires et expositions suisses, de même qu'aux participants à diverses manifestations sportives et folkloriques.

La refonte du tarif des bagages et des colis express était achevée à la fin de l'exercice, si bien qu'il a été possible de mettre les nouvelles prescriptions en vigueur au 1^{er} janvier 1963. Toutefois, des dispositions prévoyant des poids et dimensions maximums pour les bagages et les colis express avaient déjà été introduites au début de 1962.

Ces prochaines années, nous devrons également poursuivre nos efforts de simplification dans le domaine commercial. Le système des tarifs-voyageurs doit être adapté aux changements survenant dans le marché des transports, comme aussi aux exigences d'une exploitation moderne et rationnelle. Par ailleurs, les augmentations de salaires massives accordées ces derniers temps nous obligent à revoir les prix de transport.

Tarifs internationaux

Un certain nombre de modifications ont été apportées dans le tarif commun international pour le transport des voyageurs et des bagages, étant donné que les chemins de fer de nombreux pays ont relevé leurs prix. Il s'agit en particulier de la France, de la Grande-Bretagne, de la Belgique, du Danemark, de l'Italie, de l'Allemagne, de la Suède, de la Norvège et de la Finlande. Le billet touristique européen « Eurailpass », créé il y a quelques années pour les Américains, a été complété par un titre de transport européen pour voyageurs en groupes; ce nouveau billet, désigné sous le nom d'« Eurailgroup », facilite grandement la tâche des bureaux d'émission américains qui vendent des titres de transport à des groupes de voyageurs.



Passage inférieur pour la route du Saint-Gothard, à Melide. Jusqu'à l'achèvement de la digue, le pont destiné à la future route d'accès à cette localité est utilisé pour la voie ferrée. La construction de ce passage inférieur, qui assurera plus tard la liaison avec la route nationale, a permis de supprimer également le deuxième passage à niveau à proximité de la digue de Melide.

Un billet international uniforme a été introduit aux fins de réunir les billets internationaux ordinaires et les coupons de section en un seul titre de transport. Cette mesure a permis en particulier de simplifier et de rationaliser les décomptes, de même que les relations financières avec les bureaux de voyages. De plus, un nouveau bulletin de supplément en trois parties pour couchettes et un nouveau ticket garde-place ont été créés.

Les Chemins de fer fédéraux ont de nouveau voué toute leur attention à leurs positions commerciales à l'étranger, qui prennent de plus en plus d'importance, et ils ont entretenu des contacts suivis avec les agences de l'Office national suisse du tourisme, ainsi qu'avec les bureaux de voyages étrangers. Toujours dans le domaine commercial, ils ont continué à collaborer étroitement avec les autres réseaux au sein de diverses organisations et institutions.



Le direct Lausanne-Berne fonce vers Romont. A l'arrière-plan, le Moléson.

2. Transport des marchandises et des animaux vivants

Tarifs intérieurs

La mise en vigueur des nouveaux tarifs-marchandises au 1^{er} janvier 1962 a été l'événement le plus marquant de l'exercice au point de vue tarifaire. Dans l'ensemble, la révision est caractérisée par une meilleure adaptation des prix de transport aux nouvelles conditions de concurrence et au niveau des frais. Pour les wagons complets, les prix des classes de tarif les plus élevées ont été abaissés. Une réduction est également intervenue pour les transports d'un fort tonnage par wagons complets, grâce à l'introduction d'un prix réduit de 20 tonnes pour les wagons de particulier et les wagons ouverts appartenant au chemin de fer. Le prix pour 15 tonnes, lui aussi légèrement abaissé, a été étendu aux envois transportés dans des wagons couverts. La dégression au tonnage correspond à présent aux normes uniformes de l'Union internationale des chemins de fer, ce qui a entraîné un renchérissement des chargements de 5 et 10 tonnes. Les tarifs des colis de détail ont été relevés linéairement de 10%.

La révision des tarifs-marchandises a nécessité pratiquement la réédition de tous les documents tarifaires du trafic suisse. A cette occasion, les tarifs ont aussi été remaniés quant au fond. La classification des marchandises, en particulier, a été refondue compte tenu des normes établies par l'Union internationale des chemins de fer. En outre, il a fallu fixer à nouveau les distances de tarif, que l'arrêté du 5 juin 1959 concernant le rapprochement des tarifs avait parfois sensiblement réduites pour certains réseaux privés, tout comme on a dû adapter les voies d'acheminement. Les tarifs exceptionnels et les ententes pour frais de transport ont aussi été revisés.

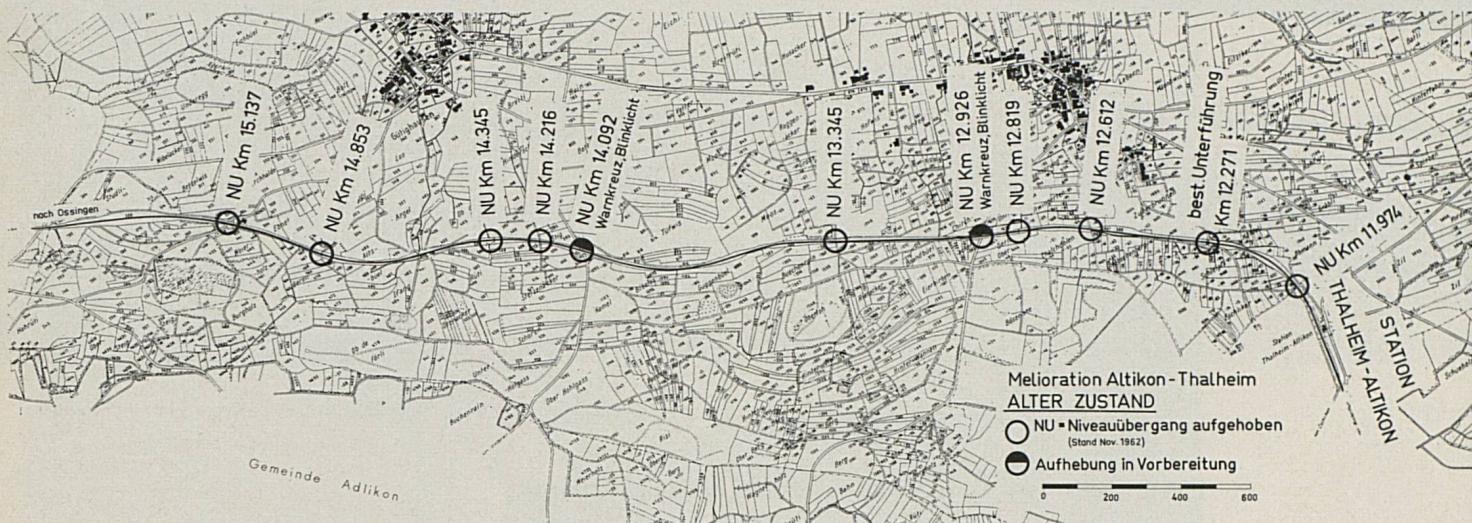
Un nouveau tarif militaire comprenant des prix majorés est entré en vigueur en même temps que les tarifs-marchandises revisés. L'ancien tarif militaire pour trains spéciaux a été remplacé par un tarif pour transports de troupes fondé sur le nombre d'essieux.

Le tarif pour le service de camionnage du chemin de fer a aussi été remanié; il a pu être mis en vigueur le 1^{er} août. La subdivision des prestations en prestations normales et supplémentaires, de même qu'en prestations particulières calculées d'après le tarif à l'heure, assure au camionneur une rémunération plus équitable de ses services.

Les pourparlers engagés il y a un certain temps au sujet des tarifs bâlois de pénétration ont abouti à un accord prévoyant un léger relèvement de ces tarifs au 1^{er} janvier 1963.

Tarifs internationaux

A la suite de la révision des tarifs-marchandises suisses, il a fallu rééditer les tarifs d'union internationaux et les tarifs de transit. Pendant l'exercice, les tarifs des chemins de fer allemands, français, hollandais, suédois et norvégiens ont subi des modifications qui ont nécessité l'adaptation des tarifs d'union directs applicables avec les pays intéressés.



Exemple des efforts entrepris en commun par les propriétaires des routes et les Chemins de fer fédéraux en vue de sup-

III. Chemins de fer et autres moyens de transport

1. Trafic routier

Le parc des véhicules à moteur s'est encore développé à un rythme extraordinaire. Le 30 septembre 1962, il y avait, selon les chiffres connus à ce jour, 620 000 automobiles privées en circulation, c'est-à-dire 70 000 ou 12,7% de plus qu'en 1961. La progression absolue enregistrée pendant l'exercice constitue un nouveau record. Le pourcentage d'augmentation dépasse la moyenne des dix dernières années.

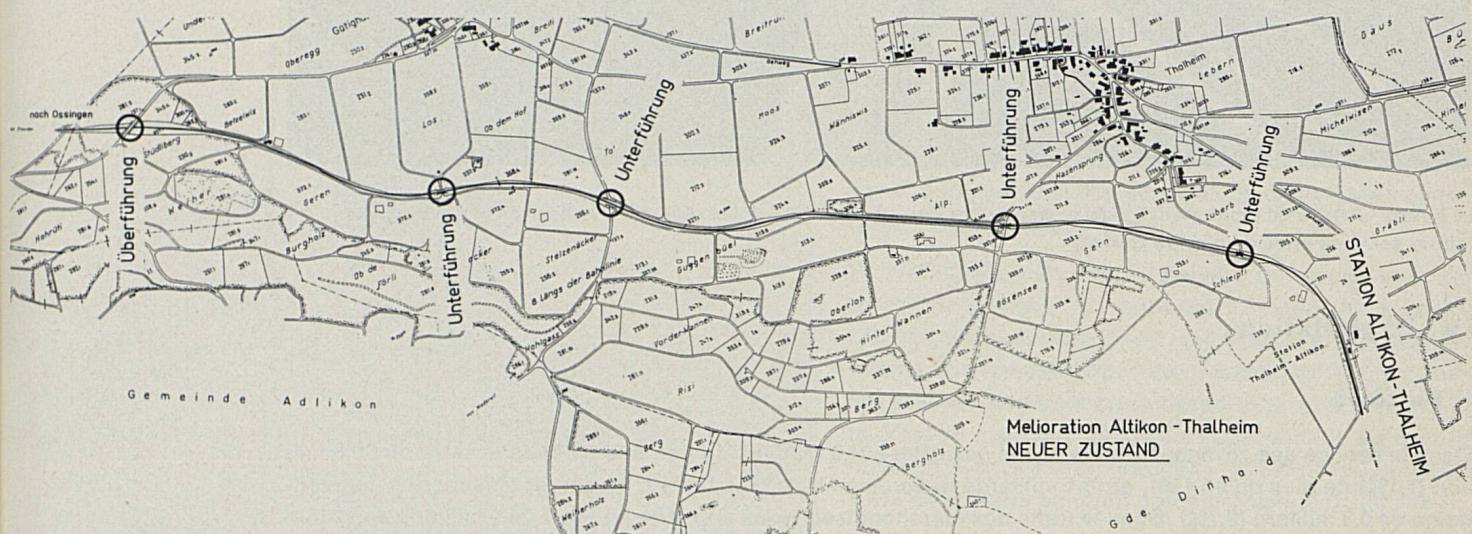
Le nombre des véhicules à moteur que les Chemins de fer fédéraux ont acheminés par les tunnels alpins a fait un gros bond en avant. Nous avons en effet transporté 287 700 automobiles, autocars et camions par le Saint-Gothard, c'est-à-dire 29,8% de plus que l'année précédente. Au Simplon, on a compté 89 900 automobiles; l'augmentation a été ici de 59,2%. Ainsi donc, ces transports se développent dans des proportions sensiblement plus fortes que le nombre des véhicules à moteur.

Durant l'exercice, le nombre des véhicules utilitaires est passé à 76 400. La progression s'est considérablement accentuée en raison de l'augmentation du volume des transports. Le nombre des voitures de livraison, des camions et des véhicules spéciaux qui ont été mis en circulation en 1962 a dépassé d'un tiers le chiffre de l'année précédente. 2800 nouveaux camions lourds d'une charge utile supérieure à cinq tonnes ont été immatriculés (1300 en 1961).

Le volume des transports internationaux par camion est passé à 3,48 millions de tonnes, ce qui représente une augmentation de 13,4% par rapport à l'année précédente. 1,56 million de tonnes concernent le trafic franchissant la frontière; c'est ici que la progression a été la plus forte (+20%). Sans les transports régionaux de gravier, le trafic à destination et en provenance des ports rhénans s'est chiffré par 1,73 million de tonnes (+9,5%). Comme en 1960 et 1961, le volume des marchandises conduites et enlevées dans les gares frontières a continué de flétrir (-3,9%) et il n'a plus été que de 184 000 tonnes. Ce recul provient essentiellement de ce que les marchandises sont de plus en plus importées et exportées directement.

2. Trafic aérien

Le trafic aérien est toujours en plein essor. La Swissair a transporté au total 1 648 400 passagers d'étape, soit 14,5% de plus qu'en 1961. Envisagée sous l'angle des prestations en tonnes-kilomètres, l'augmentation a été de 24% pour le transport des passagers, de 4% pour le trafic des marchandises et de 8% pour les envois postaux. Tout comme les années précédentes, l'offre de transport s'est accrue plus fortement que la demande (respectivement 27 et 20%). Il s'ensuit que le coefficient moyen d'occupation est tombé de 54,8 à 51,9% en

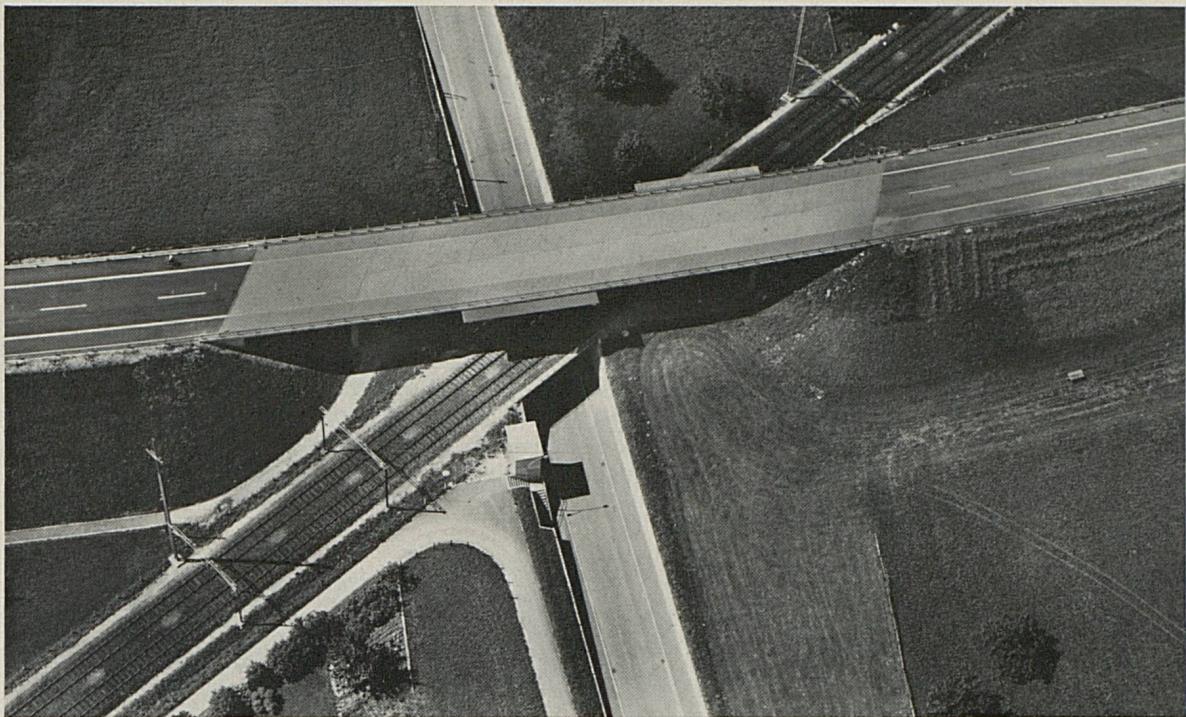


primer des passages à niveau et de les remplacer par des passages inférieurs. A gauche, l'état ancien; à droite, l'état futur.

1962. La flotte de la Swissair a été grandement rajeunie par la mise en service d'avions à réaction. Les communications aériennes toujours plus rapides et plus denses développent la capacité compétitive de l'avion en Europe. Par ailleurs, l'avion rapproche puissamment les continents et fructifie par conséquent les autres moyens de transport.

3. Transports par bateaux

Au total, 7,1 millions de tonnes de marchandises ont été transbordées dans les ports rhénans des deux Bâle. Déduction faite des transports en transit (0,61 million de tonnes), la batellerie a participé aux mouvements du commerce extérieur suisse pour pas moins de 31,4%. Pendant les huit premiers mois de l'année, le volume des marchandises transbordées a été de 14% supérieur au chiffre de la même période de 1961. Le niveau du Rhin ayant beaucoup baissé à partir de septembre (85 jours de basses eaux où le niveau du fleuve a été de 120 cm au-dessous de l'échelle d'eau de Kaub), le coefficient d'accroissement n'a été que de 4% pour l'année tout entière. Dans le trafic amont, qui totalise 6,8 millions de tonnes, les carburants et combustibles liquides représentent 2,03 millions de tonnes (30%), le charbon et le coke 1,5 million de tonnes (22%), les métaux 0,98 million de tonnes (14,4%) et les céréales et fourrages 0,68 million de tonnes (10%). La part des marchandises groupées sans dénomination particulière s'élève à 1,6 million de tonnes (23,6%). Les arrivages ont été acheminés vers l'intérieur dans la proportion de 71 % par chemin de fer et de 29 % par camion. De janvier à août, le tonnage véhiculé par la route s'est élevé à 27%. Pour les quatre derniers mois, la part du camion a même atteint 35%, parce que les basses eaux ont entravé en premier lieu les arrivées de marchandises pondéreuses, qui sont réexpédiées par chemin de fer.



Le nouvel ouvrage de croisement à trois niveaux entre Sargans et Mels: –route régionale, voie ferrée et route nationale N 3
(photo aérienne prise d'un avion Comet)

IV. Exploitation

1. Parcours

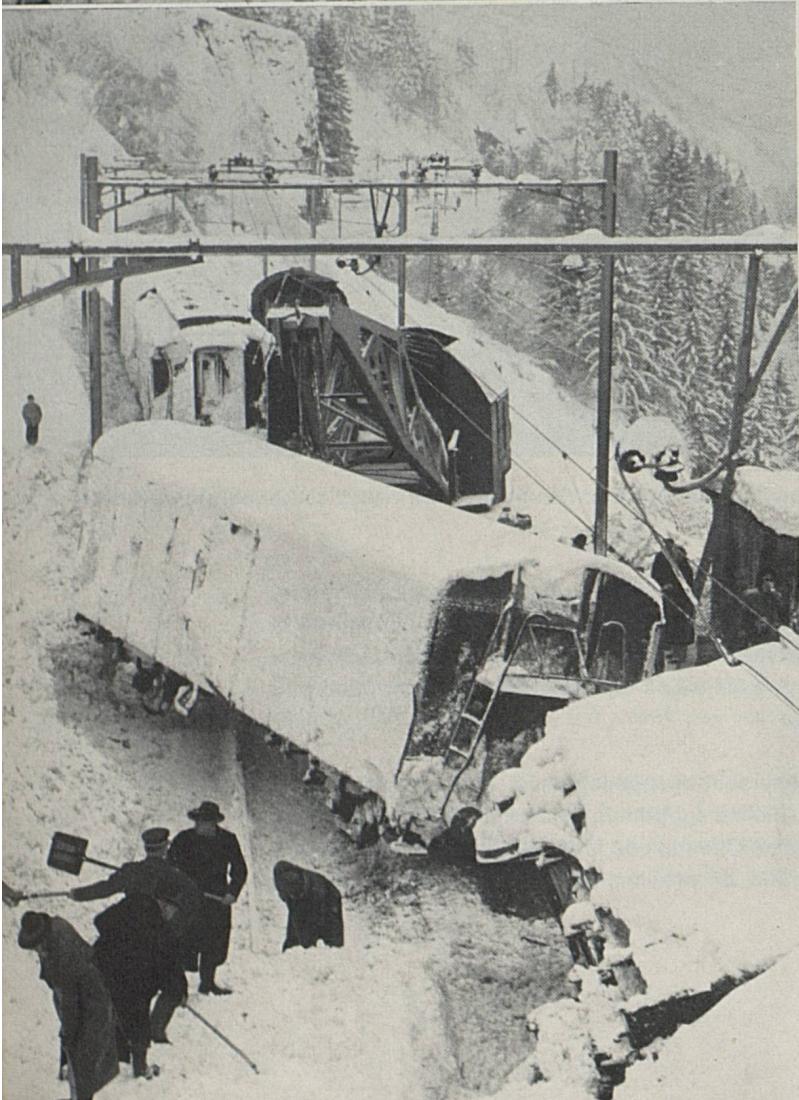
Dans le service des voyageurs, nous avons enregistré 54,8 millions de trains-kilomètres, c'est-à-dire 0,6 million (1,1%) de plus qu'en 1961, et 13,1 milliards de tonnes-kilomètres brutes, ce qui représente une augmentation de 0,3 milliard (2,7%). Dans le trafic des marchandises, nous sommes arrivés à 26,1 millions de trains-kilomètres, soit 1,1 million (4,1%) de plus que l'année précédente, et à 13,4 millions de tonnes-kilomètres brutes, ce qui équivaut à un accroissement de 0,6 milliard (4,9%). Tous ces chiffres sont calculés pour les lignes exploitées par les CFF (2918 km).

Une fois de plus, le fort accroissement du trafic a exigé de l'ensemble du personnel un effort considérable. Nous avons eu la satisfaction de constater que l'écoulement du trafic des importations et des marchandises en transit s'est mieux effectué que l'année précédente et que la rotation des wagons a pu être quelque peu accélérée. Ce résultat doit être attribué à plusieurs facteurs tels que l'amélioration du classement préalable des trains de marchandises internationaux, la mise en service de nouvelles locomotives Ae 6/6 et la collaboration compréhensive de nombreux destinataires.

Les pointes sans cesse plus accusées du trafic-voyageurs, particulièrement fortes à Noël, nous causent de graves soucis. Les dispositions prises longtemps d'avance pour le retour des ouvriers italiens dans leur pays, qui prévoyaient un transport échelonné, n'ont malheureusement pas eu le succès escompté. En dépit de tous les appels et plus encore qu'en 1961, les départs se sont concentrés sur les derniers jours avant Noël; aussi, faute de voyageurs, avons-nous été amenés à supprimer huit trains spéciaux prévus pour les 14 et 18 décembre. En revanche, nous avons dû transporter, les 21 et 22 décembre, 24 000 personnes de plus que l'année dernière. Il convient de souligner que, même au prix de restrictions massives dans le transport des marchandises et des animaux, il n'est plus possible d'assumer une tâche pareille sans que des retards ne viennent fortement entraver l'ensemble du trafic-voyageurs.

2. Planification

L'analyse, commencée en 1961, des courants de trafic des wagons a été achevée, et les résultats afférents aux douze jours de test choisis grâce à un procédé mathématique ont été interprétés à l'aide de l'ensemble électronique de gestion. Ces données nouvelles nous ont permis de poursuivre les études relatives à la



concentration des tâches de triage dans quelques grandes gares dotées d'un équipement perfectionné. Elles ont en outre servi à planifier l'organisation de détail du futur trafic des messageries et à formuler une conception nouvelle de la répartition des wagons vides.

Dans le domaine de la réorganisation des tâches accessoires (transport de marchandises GV, de colis express, d'animaux vivants, de lait et d'envois postaux), nous avons élaboré un horaire de transport des animaux qui pourra probablement entrer en vigueur le 1^{er} juin 1963. Cet horaire sera publié sous une forme pratique s'inspirant de l'indicateur officiel. Ses caractéristiques principales sont l'institution d'itinéraires directs quotidiens, l'introduction du transport des animaux par certains trains et la concentration de ce trafic sur les trois premiers jours de la semaine.

Pour quelques lignes principales, nous avons dressé un programme d'automatisation de la circulation des trains qui procède de statistiques sur la densité du trafic et sur l'importance des effectifs de personnel. Ce programme fixe également les modalités de la circulation sur les lignes automatisées et précise les modifications à apporter aux bâtiments des gares.

La planification du réseau définitif de surveillance des trains est achevée. Ce contrôle s'étendra finalement à 1493 km de lignes principales, soit 50,9% de l'ensemble du réseau. Il importe surtout de combler les lacunes entre les réseaux des trois arrondissements, ce qui nécessite la création préalable de locaux appropriés à Lucerne et à Zurich. Comme la construction de bâtiments de service a été décidée, la solution de ce problème est en vue.

Des études générales visant à accroître le débit sur les fortes rampes d'accès au tunnel du Saint-Gothard sont en cours. Elles doivent permettre de déterminer dans quelle mesure une nouvelle progression du nombre des trains est techniquement et économiquement possible, comme aussi de fixer à partir de quel volume de transport la construction d'une nouvelle ligne s'imposera.

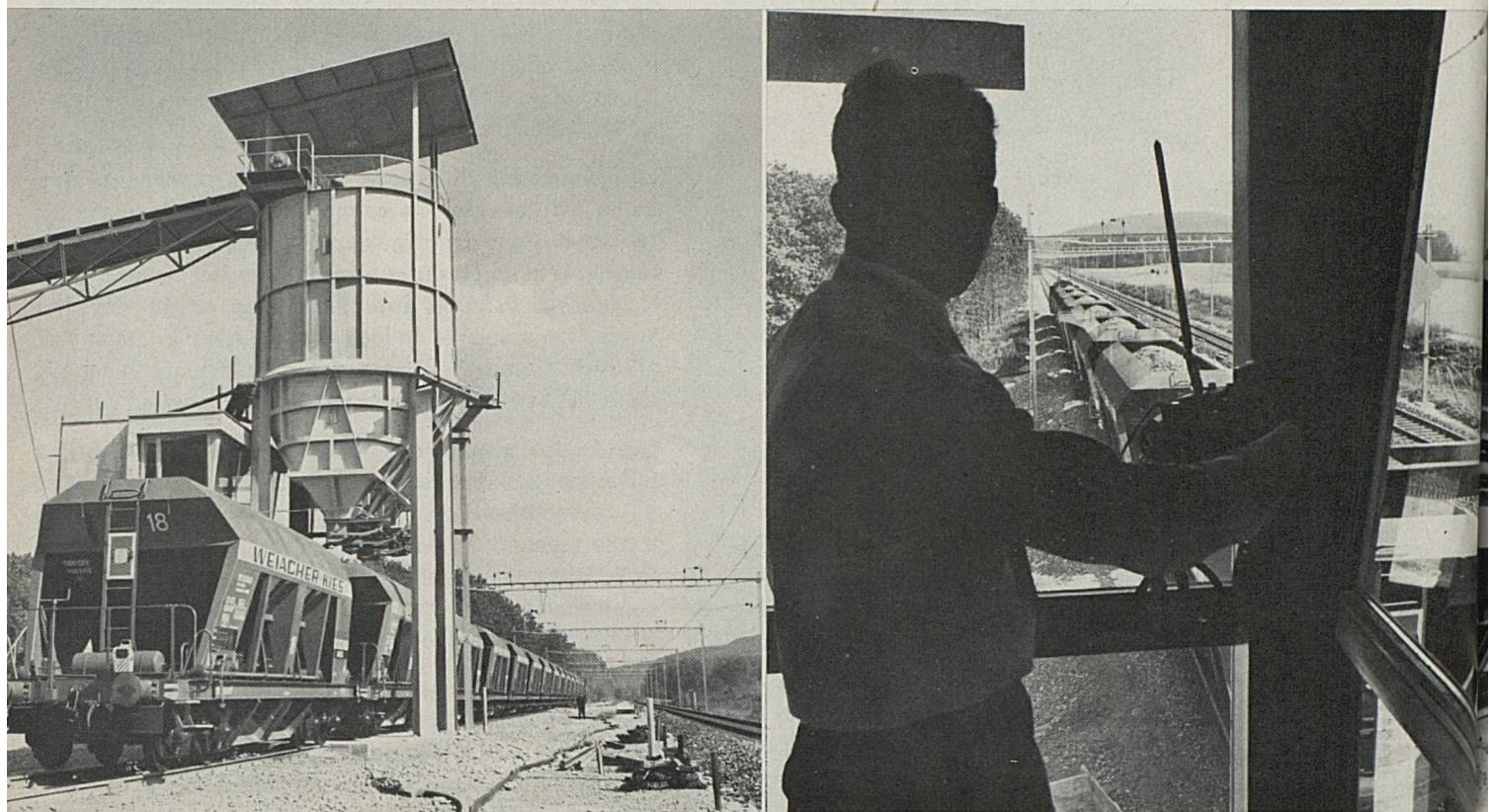
L'accroissement considérable des transports d'automobiles à travers le Simplon nous a contraints de reconsidérer l'ensemble de l'organisation actuelle. Les études ont porté sur le nombre des wagons à autos, l'amélioration des installations de block du tunnel et des voies de la gare de Brigue, ainsi que la création d'un central de régulation des trains (dispatching) pour le tronçon Brigue-Iselle.

Le 22 décembre 1962, vers 3 heures du matin, en amont de Gurtellen, une avalanche s'est abattue sur le train de marchandises accéléré 883. Les travaux de déblaiement ont été particulièrement difficiles, la masse de neige mêlée à des blocs de rocher et à des troncs d'arbre ayant gelé. Au prix d'efforts considérables, la circulation a pu être rétablie le lendemain à 18 h. 40 sur une seule voie et à 20 h. 40 sur les deux voies. Un grand nombre de trains ont été détournés par le Lötschberg et la ligne du Valais.

3. Horaire et exploitation sur le plan international

La Conférence européenne des horaires et des services directs pour 1963/64 s'est réunie à la fin du mois de septembre à Copenhague, sous la présidence du chef du département des travaux et de l'exploitation. Tous les pays d'Europe y étaient représentés. L'objet principal de la réunion était l'adaptation des relations ferroviaires entre les Etats de l'Europe occidentale et la Scandinavie. Dès la mise en service de la nouvelle «ligne à vol d'oiseau» via Puttgarden (sur l'île allemande de Fehmarn) et Rødby (sur l'île danoise de Lolland), les temps de parcours des trains internationaux pourront être réduits d'environ deux heures entre Hambourg et Copenhague. Grâce à cette ligne et à l'électrification de plusieurs tronçons situés au nord de Francfort (M), il sera possible de réaliser un gain de deux à quatre heures dans les relations Suisse-Scandinavie. Pour améliorer les communications avec l'Espagne, un nouveau service, baptisé «Hispania», assurera la liaison Copenhague-Port-Bou par Hambourg-Francfort (M)-Bâle-Bienne-Genève-Lyon.

A mi-novembre, une autre conférence internationale, tenue à Bâle sous la présidence des CFF, s'est occupée de régler la marche des trains spéciaux des grandes agences de voyages d'Europe occidentale. Pour la saison touristique 1963, ces dernières ont commandé 67 trains spéciaux à destination de la Suisse ou qui traverseront notre pays en transit.



Les Chemins de fer fédéraux contribuent également à la construction des routes nationales. Des trains-blocs comp

La Conférence européenne des horaires des trains de marchandises a siégé à Leipzig, Lucerne et Prague, sous la présidence des Chemins de fer fédéraux. Pour la période 1962/63, elle a résolu de porter de 31 à 66 le nombre des relations TEEM du réseau des trains de marchandises directs; 27 d'entre elles touchent la Suisse. L'importante extension de ces services a été décidée parce que les trains rapides TEEM, qui s'arrêtent peu aux frontières, sont toujours très demandés.

Deux conférences présidées par les Chemins de fer fédéraux se sont occupées de reviser le règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV). Il s'est agi principalement d'introduire de nombreuses prescriptions concernant l'échange de wagons avec les Chemins de fer de l'Etat espagnol (à grand écartement); il a aussi été question de la revision des wagons, de problèmes touchant la responsabilité

et enfin de l'utilisation réciproque des containers et des palettes. Les taux de location des wagons ne subiront provisoirement aucun changement jusqu'au moment où les résultats de l'enquête au sujet des prix de revient seront connus, ce qui sera le cas dans le courant de 1963.

Sous la présidence des Chemins de fer fédéraux, la Convention EUROP du 15 mars 1953, qui règle l'utilisation commune des wagons immatriculés dans le pool, a également été révisée durant l'exercice écoulé pour permettre l'entrée en vigueur d'un mode de décompte définitif au 1^{er} janvier 1963. Ce dernier introduit le principe de la compensation immédiate entre les réseaux faisant partie du pool. Le parc commun s'est accru de 5500 unités et compte aujourd'hui 210 000 véhicules au total. La participation des CFF est de 3850 wagons découverts et de 4350 wagons couverts.

4. Rationalisation de la manutention des marchandises

En 1962, trois nouveaux pays ont adhéré au pool européen des palettes, qui groupe maintenant les réseaux de la Belgique, du Danemark, de la France, de l'Italie, du Luxembourg, de la Hollande, de la Norvège, de l'Autriche, de la Suède, de la République fédérale allemande et enfin de la Suisse. Tous ces réseaux ont adopté la palette standard de 80×120 cm. Aux points frontières, l'échange des plateaux s'effectue librement;



Des wagons spéciaux à déchargement par gravité amènent le gravier et le sable jusqu'aux chantiers des autoroutes.

toute palette chargée doit être compensée par une palette chargée ou vide, en direction opposée. Ce résultat réjouissant est dû en grande partie au travail de pionnier accompli par les CFF, qui, le 26 novembre 1952 déjà, signaient avec un de leurs gros clients le premier contrat concernant l'acquisition et l'emploi de palettes standard. A la fin de 1962, il n'y avait pas moins de 2870 accords de ce type.

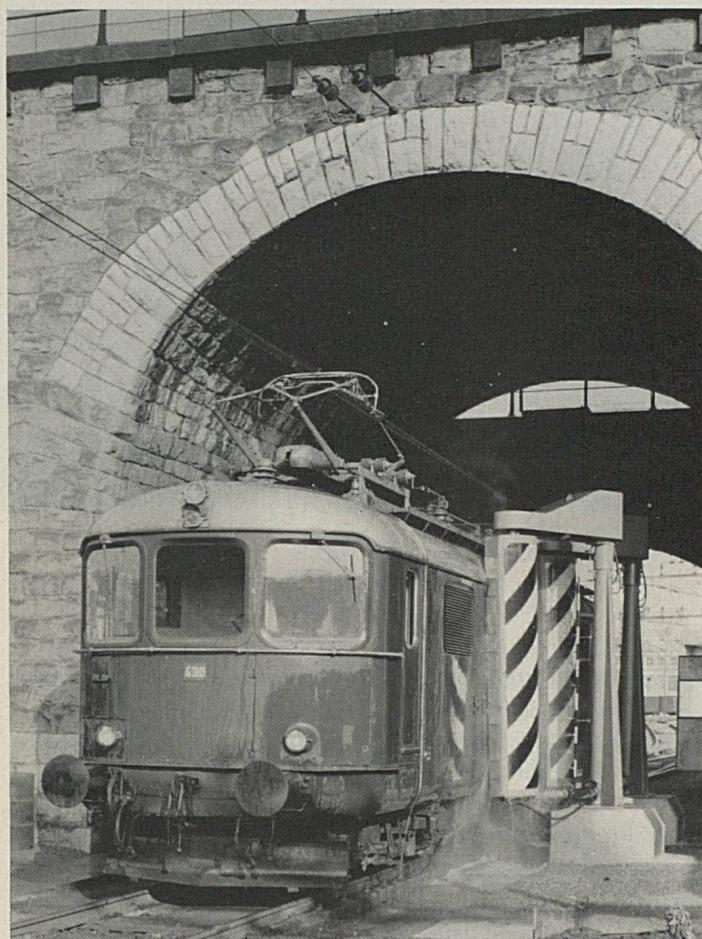
De nouveaux progrès ont été obtenus dans le domaine du transbordement et du déchargement des matières en vrac. En plus des wagons à benne levante-basculante, nous avons mis en service des wagons spéciaux à déchargement automatique, qui servent essentiellement au transport du charbon et du coke. Grâce à des ouvertures latérales, le contenu s'écoule par gravité soit sur une bande transporteuse, soit dans un couloir

collecteur. Des solutions nouvelles ont été étudiées pour faire face aux énormes transports de gravier nécessités par le programme de constructions routières; sur de grandes distances, en effet, le recours au rail s'impose pour des raisons économiques. Le problème a été résolu par l'utilisation de wagons à déchargement par gravité et la formation régulière de trains-blocs d'une charge utile de 850 tonnes (voir photos p. 10 et 11). En cours d'exercice, nous avons publié pour la première fois un état des embranchements particuliers du réseau suisse, que nous avons remis aux établissements industriels et aux maisons de commerce. On y trouve la liste complète des 3806 entreprises qui possèdent une voie de raccordement ou de chargement ou qui sont situées en bordure d'une voie de gare. Ce document indique donc les entreprises auxquelles les marchandises peuvent être acheminées intégralement par le rail.

Le tableau comparatif ci-après met en lumière les grands progrès réalisés ces dernières années dans le trafic par wagons complets, grâce à la rationalisation du transbordement.

	1958	1962
	tonnes	tonnes
Palettes standard	300 000	750 000
Grands containers	141 700	210 000
Tracteurs élévateurs lourds	80 900	162 000
Remorques porte-wagon	166 400	235 000
Wagons à toiture basculante ou coulissante	10 000	34 000
Wagons-silos à ciment	645 400	1 300 000
Wagons à cuveaux (transport du ciment)	144 400	—
Wagons-silos à céréales	108 500	425 000
Wagons élévateurs-culbuteurs (*Essais)	2 000*	315 000
	<hr/> 1 599 300	<hr/> 3 431 000

Alors qu'en 1958, 9,5% seulement de l'ensemble du trafic par wagons complets (à l'exclusion du transit) s'effectuait à l'aide de ces moyens conçus pour faciliter le transbordement, la proportion a passé à 15,9% en 1962. Il est néanmoins possible de progresser encore dans cette voie; aussi, les CFF restent-ils en contact étroit avec les expéditeurs, pour être au courant de leurs besoins et de leurs vœux.



Nettoyage mécanique d'une locomotive
Re 4/4.

V. Participations

1. Usines électriques communes

La S. A. de l'Usine de l'Etzel a produit 233,3 millions de kWh durant l'exercice 1960/61, contre 258,1 millions de kWh l'exercice précédent. L'apport naturel d'eau, qui a atteint 224,2 millions de m³, est resté de 4% au-dessous de la moyenne. Il a été complété par 30,9 millions de m³ d'eau pompée dans le lac de Zurich. La production s'est répartie en 52,5% d'énergie d'hiver et 47,5% d'énergie d'été. Le dividende a été maintenu à 5%.

La S. A. de l'Usine de Rapperswil-Auenstein a produit 210,2 millions de kWh durant l'exercice 1961/62, contre 201,3 millions en 1960/1961. Le débit moyen de l'Aar a atteint 94% de la moyenne observée pendant de longues années. Comme les exercices précédents, la Société a versé un dividende de 4%.

La S. A. de l'Usine de Göschenen a pu commencer définitivement son exploitation le 1^{er} octobre 1962, après des travaux qui ont duré environ sept ans. Le palier Andermatt-Göschenen a produit 109,6 millions de kWh durant l'exercice 1961/62, et le palier Göschenenalp-Göschenen, mis en service en février 1962 seulement, 237,6 millions de kWh. Pour la dernière fois, l'ensemble des charges et des produits a été porté au compte de construction. Déduction faite des recettes encaissées pendant les travaux, la dépense totale se chiffrait au 30 septembre 1962 par 307,4 millions de francs.

Pour mieux s'assurer leur ravitaillement en énergie durant les années de sécheresse, les Chemins de fer fédéraux ont participé à raison de 15% au capital-actions de la Centrale thermique de la Porte du Scex, fondée le 18 décembre 1962.



Pour établir la plate-forme de la future gare de triage de Lausanne, on a recours à un parc important de machines de chantier, qui comprend les engins les plus puissants et les plus modernes.

2. Autres entreprises

La Société de gares frigorifiques, ports francs et glacières de Genève enregistre une nouvelle amélioration de ses résultats dans tous les domaines. Elle peut derechef verser un dividende sur le capital-actions.

La S. A. des Entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle a commencé des travaux d'extension durant l'exercice. Une fois qu'ils seront terminés, la capacité d'entreposage des marchandises réfrigérées et congelées sera presque doublée. Par ailleurs, le capital-actions a été porté de 780 000 à 1 040 000 francs par voie de compensation avec les avoirs des actionnaires. La valeur nominale des 1300 actions nominales a passé de 600 à 800 francs. La marche des affaires a de nouveau été satisfaisante. Le temps sec de l'été a entraîné une pénurie de fourrages et, conséquemment, les offres de viande à entreposer se sont accrues sur le marché du gros bétail. Le capital-actions augmenté a été rémunéré au même taux que jusqu'ici.

Le chiffre d'affaires de l'Interfrigo, Société ferroviaire internationale de transports frigorifiques, a continué de progresser. Les transports, dont le nombre s'est accru de 8000 pour passer à 124 100, ont été exécutés à raison de 35,6% avec les propres wagons de la Société et de 64,4% avec des wagons loués. Après la livraison de 400 autres wagons réfrigérants, l'Interfrigo disposera, à partir d'avril 1963, de 2187 wagons en propre. Les wagons réfrigérants sont aussi utilisés toujours plus en hiver comme wagons isothermes pour le transport de marchandises sensibles au froid. Le 1^{er} juillet, la présidence de la Société a passé des mains de M. F. Delory, son distingué premier titulaire, à celles de M. F. Schelp, ancien président du Chemin de fer fédéral allemand.

L'Eurofima, Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire, a décidé dans son assemblée générale extraordinaire du 28 février de porter son capital-actions de 50 à 100 millions de francs. Elle a en outre contracté des prêts bancaires en Allemagne (45 millions de marks à 5,25%) et aux Etats-Unis (5 millions de dollars à 5,45%). Les opérations effectuées en 1962 ont permis à l'Eurofima de porter de 357 à 431 millions de francs les fonds qui ont pu être tenus jusqu'ici à la disposition des administrations membres. Le capital-actions «A» a de nouveau été rémunéré au taux statutaire maximum de 4%.

Durant l'exercice, la Compagnie suisse des wagons-restaurants a disposé de 36 wagons-restaurants légers en acier, deux wagons-restaurants de type plus ancien et cinq voitures-buffets. Tous les véhicules exploités par la Compagnie sont propriété des CFF. Trois des cinq voitures-buffets ont été entièrement transformées avant la fin de l'année; pour les deux autres, les travaux sont en cours d'exécution. La Compagnie a de nouveau pu enregistrer une progression réjouissante de son chiffre d'affaires, que ce soit dans l'exploitation de ses wagons-restaurants ou dans le service ambulant de vente dans les trains. L'augmentation constante des frais l'a obligée à majorer certains prix.

A la Silo S. A., Brunnen, le produit des manutentions est resté en deçà des prévisions, alors que l'occupation du silo n'a cessé d'être satisfaisante. En raison du grand nombre de stocks obligatoires, il n'a pas été possible d'utiliser suffisamment les coûteuses installations à frais fixes élevés. La Société compte en 1963 sur de nouveaux transports en provenance du sud et, par conséquent, sur des manutentions accrues. Le léger excédent du compte de profits et pertes a été entièrement consacré à des amortissements.