

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1963)

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](#)

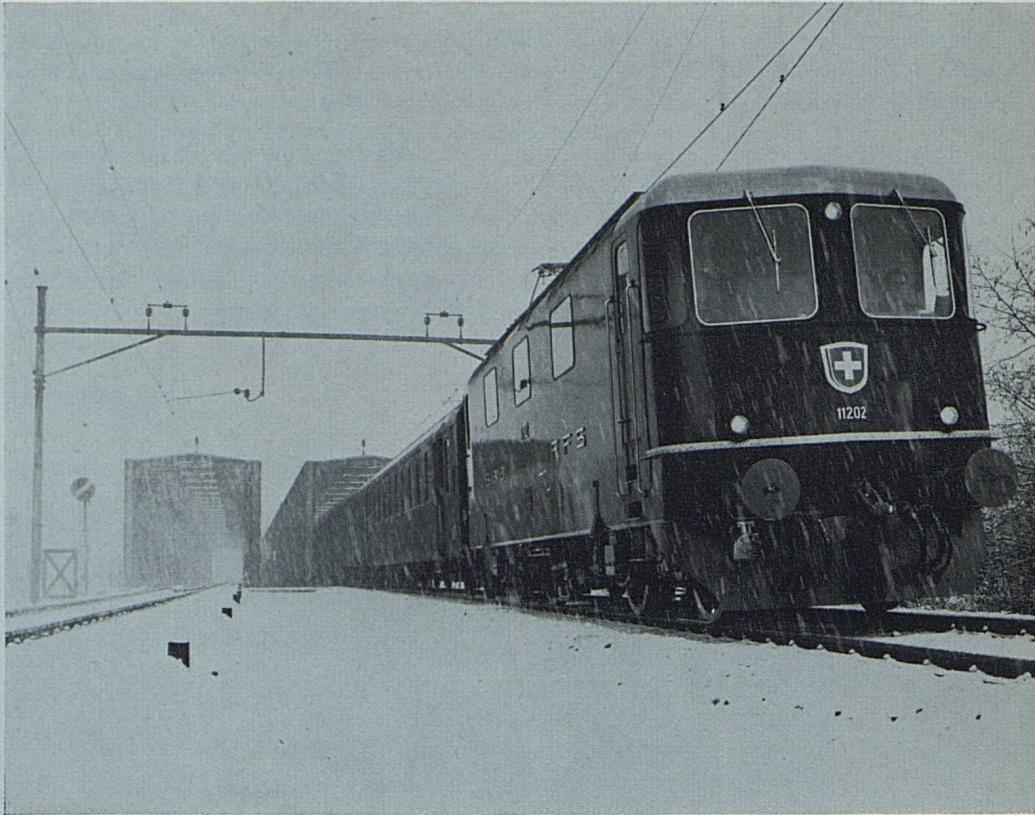
Terms of use

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: 24.12.2025

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

Trafic et exploitation



Un des six nouveaux prototypes de la nouvelle locomotive électrique à quatre essieux, qui développe environ 6000 CV

I. Trafic

1. Voyageurs

Les Chemins de fer fédéraux, dont le service des voyageurs a encore bénéficié en partie de l'essor économique qui se poursuit, ont transporté 241,6 millions de personnes, soit 2% de plus qu'en 1962. Cette progression est quelque peu inférieure à celle qui avait été enregistrée au cours des exercices précédents. Le taux de croissance des transports ferroviaires demeure donc moins élevé que pour les autres moyens de transport. La part du rail ne cesse de s'amenuiser: exprimée en voyageurs-kilomètres, elle représente déjà moins de 30% de l'ensemble du trafic.

Comme c'était déjà le cas depuis plusieurs années, le tourisme international a été le principal facteur de ce développement. Le nombre des voyages individuels s'est également accru d'une manière satisfaisante dans le trafic intérieur. En raison du niveau élevé de l'emploi et de la situation tendue qui règne sur le marché du logement, les courses journalières à destination d'un lieu de travail ou d'une école se sont multipliées. Les voyages en groupe ont été moins nombreux, ce qui s'explique en particulier par la retenue dont le chemin de fer a fait preuve dans sa publicité pour ce genre de transport. Les travailleurs étrangers qui se déplacent à l'intérieur du pays ou à l'occasion de leurs congés fournissent au rail un contingent appréciable de voyageurs.

Les exigences en matière de confort augmentent avec l'amélioration des revenus, ce qui se traduit par un taux d'occupation plus élevé des places de 1^e classe, des wagons-restaurants, des voitures-couchettes et des wagons-lits. A n'en pas douter, l'évolution des transports d'automobiles accompagnées est un autre signe de l'aisance générale. Ce trafic augmente par bonds successifs sur les lignes des tunnels alpins – ce que le diagramme de la page 21 montre clairement – et il se développe de manière appréciable sur le plan international. En raison de ces changements de structure, les recettes se sont accrues un peu plus rapidement que le nombre des voyageurs (voir le chapitre «Résultats financiers et comptes», pages 61 ss.).

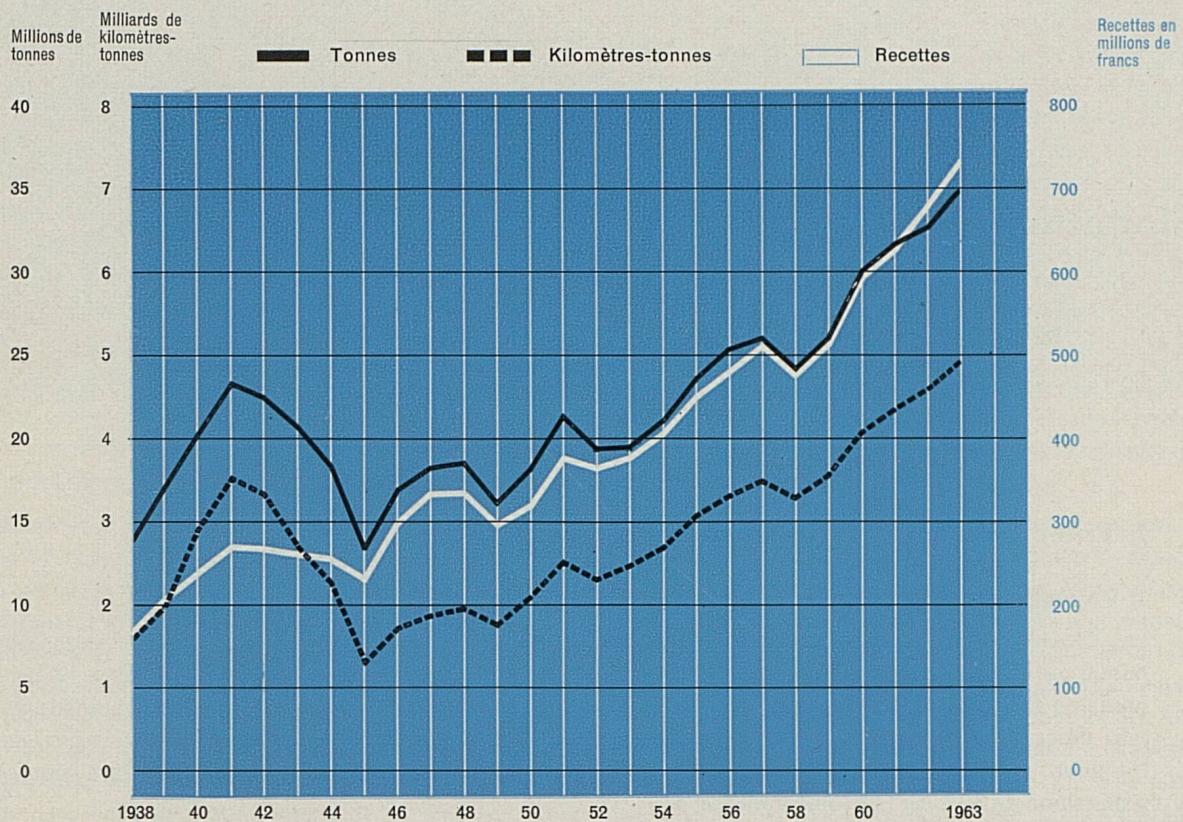
2. Marchandises

Les transports de marchandises se sont chiffrés par 34,85 millions de tonnes. Leur augmentation, qui s'inscrit à 6,2%, est légèrement supérieure à celle de l'exercice précédent (5,5%), mais elle correspond à peu près au taux d'expansion moyen de la dernière décennie. L'évolution n'a cependant pas été régulière dans le

courant de l'année: au ralentissement des transports provoqué par la vague de froid des mois de janvier à mars a succédé, au cours du deuxième trimestre, un afflux considérable de marchandises qui s'est plus ou moins maintenu jusqu'à l'automne, puis la courbe du dernier trimestre est encore montée faiblement, alors que celle des mois d'octobre à décembre 1962 était plus plate.

Le niveau élevé du résultat annuel est toujours dû, dans une large mesure, au grand mouvement d'importations et d'exportations et au fort courant de transit. Les Chemins de fer fédéraux ont véhiculé 16 millions de tonnes de marchandises importées, soit près de la moitié de celles qui sont entrées en Suisse. En s'établissant à 9,4%, la progression rejoue presque le taux de 1962 (9,6%). Les CFF ont enlevé dans les ports de Bâle 4,57 millions de tonnes (+ 8,2%) de marchandises venues de l'étranger (voir le chapitre «Transports par bateaux», p. 8, et le diagramme des transports d'huiles minérales, page 9).

Evolution du trafic global des marchandises



Les exportations confiées au rail, qui, sans être précisément volumineuses, étaient demeurées à peu près stationnaires en 1961 et 1962, se sont accrues d'un cinquième bien compté, pour atteindre 1,27 million de tonnes. Le transit, en augmentation de 8,1% (1962: 4,1%), s'est haussé à 7,56 millions de tonnes. Cette expansion, qui s'est produite pour plus de 80% dans les mois de juillet à décembre, a été particulièrement sensible dans les expéditions de métaux et de machines (+ 9,3%), alors que le transit des denrées alimentaires n'a pas varié, les récoltes de fruits et de légumes ayant été moins bonnes en Italie. Le trafic intérieur s'est ressenti du fléchissement des transports de ciment destinés plus particulièrement à la construction de barrages. Il s'est pourtant maintenu à 8,9 millions de tonnes (- 1,3%), c'est-à-dire à un niveau très voisin de celui de l'exercice antérieur. Enfin, les bagages, les colis express et les envois postaux ont représenté quelque 1,2 million de tonnes.

II. Tarifs

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

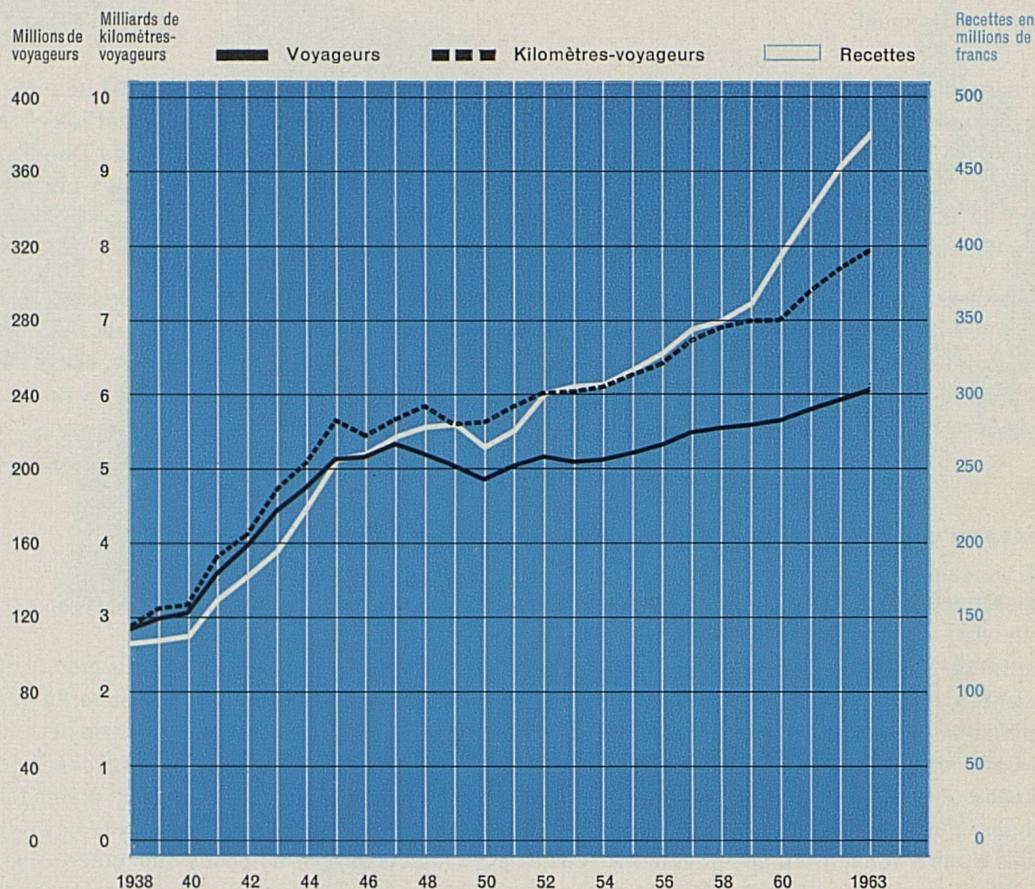
Tarifs intérieurs

Dans l'ensemble, la situation tarifaire générale est restée inchangée dans le service des voyageurs. Les mesures d'ordre commercial que nous avons dû prendre avaient principalement pour but d'appuyer les gros efforts faits pour amorcer une détente dans le service de l'exploitation.

Un nouveau tarif pour sociétés et écoles est entré en vigueur au début de l'année; il comportait avant tout un léger abaissement des taux de réduction. Dans la situation actuelle du marché des transports, il n'y a pas de raison de favoriser spécialement ce trafic par l'octroi de réductions par trop substantielles, alors qu'il met lourdement à contribution l'appareil d'exploitation. En même temps, nous avons pu simplifier la structure du tarif, ce qui a l'avantage de rationaliser la vente des billets.

La pénurie d'énergie électrique consécutive à la sécheresse persistante et au froid intense nous a contraints, au début de l'année, d'interdire temporairement tout train spécial et tout voyage collectif organisé par les gares. Dans le courant de l'été, les tarifs des trains spéciaux mis en marche sur commande ont été relevés. A la même occasion, il a fallu étendre les délais de commande pour les grands groupes de voyageurs, afin que ces transports puissent être mieux intégrés à l'écoulement rationnel et méthodique du

Evolution du service des voyageurs



trafic. D'autres restrictions se sont révélées indispensables pour les voyages de sociétés constituées et du personnel d'entreprises industrielles et commerciales, comme aussi pour les voyages collectifs organisés par les gares, ne serait-ce qu'en prévision du trafic de l'Exposition nationale.

Afin d'atténuer les difficultés d'exploitation qui surgissent aux pointes de trafic, les billets du dimanche d'hiver n'ont plus été émis pendant la période des fêtes de fin d'année. En compensation, les chemins de fer ont accordé cette facilité à quatre fins de semaine précédant Noël au lieu de deux. Pour la même raison, les prix des billets délivrés aux travailleurs italiens et espagnols allant passer les fêtes dans leur pays, en décembre, ont été différenciés selon les jours de voyage, et la réduction pour groupes n'a pas été consentie les principaux jours de voyage, dans l'ensemble du trafic à destination de l'Italie et de l'Espagne.

Nous avons accordé le retour gratuit (voyage d'aller et retour avec billet de simple course) aux conditions habituelles à l'occasion des grandes foires et expositions suisses et d'autres manifestations.

Un nouveau tarif des bagages et des colis express, comportant des prix majorés, a été mis en vigueur le 1^{er} janvier. Cette mesure avait pour but de mieux adapter les prix à la structure des frais, et de les rapprocher de ceux des autres catégories de petits envois comme aussi des taxes des paquets postaux, qui ont égale-

ment été relevées au début de l'année. Une nouvelle contribution d'ordre commercial a ainsi pu être apportée à l'assainissement de ce trafic, qui s'est fortement développé, occasionne beaucoup de travail et continue d'être déficitaire.

Dans le courant de l'exercice, nous avons préparé le tarif concernant les facilités de voyage à accorder aux visiteurs de l'Exposition nationale à Lausanne. Nous avons en outre entrepris des préparatifs en vue d'un relèvement général des tarifs. Etant donné la hausse massive des frais, il n'est plus possible d'échapper à l'adaptation des prix des chemins de fer. A raison de 144 points (1938 = 100), l'indice des tarifs-voyageurs est sensiblement inférieur à l'indice national des prix à la consommation (205 points), et notamment à celui des salaires (employés environ 300 points, ouvriers environ 350 points). Les chemins de fer ne sont pour rien dans le renchérissement du coût de la vie; avec leurs tarifs, ils ont au contraire contribué dans une importante mesure à maintenir les prix bas. L'économie devrait par conséquent reconnaître le bien-fondé de leurs mesures, qui sont absolument indispensables.

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 de l'Allemagne, de la France, de l'Italie, de la Grande-Bretagne, des Pays-Bas, du Danemark, de la Finlande et du Portugal. Ces relèvements montrent clairement à quel point l'édifice des prix est devenu vacillant en Europe. Les titres de transport européens « Eurailpass » et « Eurailgroup », créés il y a quelque temps à l'intention des touristes américains, ont donné toute satisfaction.

Les Chemins de fer fédéraux ont voué la plus grande 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 des agences de voyages étrangères. Toujours dans le domaine commercial, ils ont continué à collaborer étroitement avec les autres réseaux au sein de diverses organisations et institutions.

2. Transport des marchandises et des animaux vivants

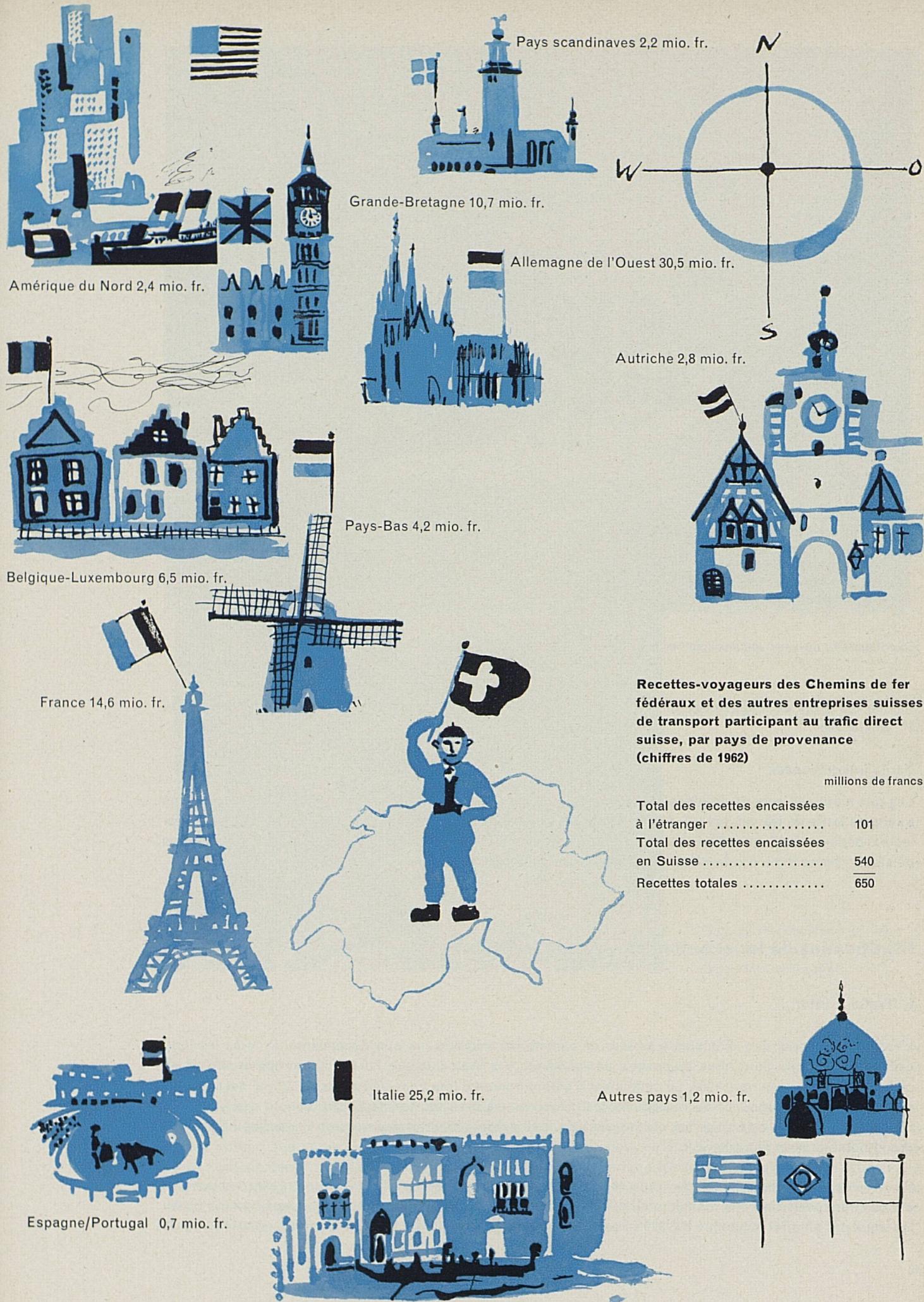
Tarifs intérieurs

Les tarifs de base pour wagons complets et expéditions partielles n'ont pas subi de modifications. Le 15 novembre, la Conférence commerciale s'est ralliée au relèvement linéaire de 12% des tarifs des expéditions partielles proposé par les chemins de fer; la révision prévoit aussi une taxe minimum de deux francs par envoi. Cette mesure doit être considérée à la lumière du renchérissement général et empêcher que le trafic des expéditions partielles, qui donne beaucoup à faire, ne soit encore plus déficitaire. En même temps, elle contribuera à maintenir l'équilibre des comptes annuels. L'adaptation du niveau des tarifs des expéditions partielles a aussi son importance pour le service de l'exploitation, car elle empêche que, grâce à des prix trop bas, ces transports ne se développent exagérément, au détriment du trafic plus rémunérateur des wagons complets. Sur ordre de l'autorité de surveillance, les nouveaux tarifs ne pourront toutefois être mis en vigueur qu'en automne 1934.

Un nouveau tarif des frais accessoires, légèrement remanié par rapport à l'ancien, est entré en vigueur le 1^{er} avril. Il contient notamment des droits majorés de magasinage et de stationnement des wagons; de plus, le tarif à l'heure, comme aussi les droits de consigne, sont adaptés au niveau actuel des frais. Les nouveaux droits de magasinage et de stationnement des wagons doivent concourir à accélérer la manutention des marchandises et, par là-même, à remédier au manque de place dans les halles aux marchandises.

Un nouveau tarif des animaux vivants, combiné avec un horaire spécial pour le transport des animaux, est en vigueur depuis le 1^{er} juin. Ce tarif et cet horaire ont pour but de grouper les transports et de mieux les intégrer à l'écoulement du trafic. Ces mesures, de même que les relèvements tarifaires, doivent permettre d'améliorer légèrement les recettes d'un trafic fortement déficitaire. Le nouveau tarif 800.7 pour les marchandises destinées aux expositions et aux foires a été publié à la même date. Dorénavant, les marchandises et animaux invendus ne bénéficient plus que d'une réduction de taxe pour le transport en retour.

Le renchérissement persistant s'est aussi fait sentir dans l'exploitation de nos entrepôts. S'inspirant des adaptations de prix auxquelles les entrepôts suisses ont procédé, la Direction générale a décidé d'aug-





Dépotage de nouveaux wagons-citernes à quatre essieux, d'un poids brut de 80 tonnes.

menter les taxes de magasinage de 12,5% et les taxes de manutention de 25% en moyenne à compter du 1^{er} janvier 1964.

Tarifs internationaux

Les prix n'ont pas subi de notables changements pour les principales relations du trafic international. Dans quelques tarifs de transit, les prix pour cinq tonnes et, en partie, pour dix tonnes ont été relevés afin d'amener les expéditeurs à mieux utiliser la capacité de chargement des wagons. A l'effet de fluidifier le trafic, les délais de réexpédition à la frontière ont été écourtés à plusieurs reprises.

III. Chemins de fer et autres moyens de transport

1. Trafic routier

L'évolution du parc des véhicules à moteur se caractérise toujours par son dynamisme. D'après les indications provisoires dont nous disposons actuellement, il y avait quelque 710 000 automobiles privées en circulation le 30 septembre 1963. Le coefficient d'augmentation d'une année à l'autre, de 12½%, est demeuré au niveau observé pendant de nombreuses années; en d'autres termes, le chiffre absolu des véhicules nouvellement admis à circuler est en progression. Les automobiles étrangères ont également pénétré en grand nombre dans notre pays.

Ce développement tumultueux du trafic routier se reflète très nettement dans le nombre des véhicules à moteur transportés par les tunnels alpins, comme le montre le tableau de la page 21. Les Chemins de fer fédéraux ont en effet acheminé 333 829 voitures, autocars et camions par le Saint-Gothard, et 104 507 par le

Simplon. Le taux d'accroissement, qui se monte dans les deux cas à 16%, est ainsi plus élevé que celui du parc des véhicules routiers. Les transports d'automobiles en trafic international sont, eux aussi, toujours plus en vogue, et ils ont totalisé environ 20 000 véhicules durant l'exercice.

Le nombre des véhicules utilitaires a passé de 79 900 à environ 88 000. Le coefficient d'augmentation, qui atteint 10%, est un peu moins élevé que l'année précédente (14,55%); il n'en demeure pas moins sensiblement supérieur à la moyenne des trois années précédentes (6,6%). Les nouvelles immatriculations de camions lourds et de véhicules spéciaux d'une charge utile supérieure à cinq tonnes sont aussi en régression; quelque 3000 nouvelles unités ont été mises en service.

Les transports internationaux par camion ont atteint 3,8 millions de tonnes; ce chiffre ne comprend pas le trafic frontalier, qui se monte à 1,2 million de tonnes. Comme la route a eu de la peine à combler le gros fléchissement dû à l'hiver, sa part au tonnage du commerce extérieur a reculé de 0,5%, pour revenir à 17,8%. La suroccupation de l'industrie des transports, notamment dans le secteur du bâtiment, a d'ailleurs aussi joué un rôle. Si le trafic franchissant la frontière a atteint 1,71 million de tonnes (+ 9,3%), les transports à destination et en provenance des ports rhénans – à l'exclusion du transbordement local du gravier – se sont chiffrés par 1,89 million de tonnes (+ 9,0%); comme les trois années précédentes, le volume des marchandises amenées et enlevées dans les gares frontières a reculé d'environ 10%.



Train de marchandises sur la rampe sud de la ligne du Simplon, entre Varzo et Preglia

2. Trafic aérien

La Swissair a transporté 1 780 048 passagers d'étape dans le trafic de ligne, soit 8% de plus que l'année précédente. L'augmentation est ainsi moins prononcée qu'en 1962. Comme la demande s'est accrue à peu près au même rythme que l'offre de transport, le coefficient d'exploitation, de 51,8%, n'a guère changé. Avec leurs flottes puissantes et modernes, les compagnies de navigation aérienne assument d'importantes tâches dans les transports au long cours; c'est d'ailleurs là qu'elles réalisent leurs meilleurs résultats. Dans les limites de l'Europe, notamment sur des distances moyennes, l'avion est naturellement en concurrence directe avec le chemin de fer.

3. Transports par bateaux

Alors que le transbordement des marchandises dans les ports rhénans des deux Bâle n'avait progressé que de 0,26 million de tonnes en 1962, du fait des basses eaux en automne, il s'est accru de 1,2 million de tonnes (+ 17%) en 1963 et a passé à 8,3 millions de tonnes, bien que le Rhin ait été gelé jusqu'à la mi-mars. Dédiction faite des transports en transit, qui se sont élevés à 0,7 million de tonnes, les importations et les exportations par bateau ont atteint 7,6 millions de tonnes, ce qui représente 32,9% (31,4%) du mouvement du commerce extérieur suisse. Environ 96% du tonnage est constitué par du trafic montant (importations et transit) et 4% par du trafic descendant (exportations). Dans le trafic vers la Suisse, les carburants et combustibles liquides représentent 2,7 millions de tonnes (34%), le charbon et le coke, 1,8 million de tonnes (22,3%), les métaux, un million de tonnes (12,6%), et les céréales et les fourrages, 0,6 million de tonnes (7%); enfin, la part des marchandises groupées sans dénomination particulière s'élève à 1,9 million de tonnes (24,1%). – Les arrivages ont été acheminés vers l'intérieur dans la proportion de 71% par le rail et de 29% par la route. Comme le chemin de fer a bénéficié des gros arrivages de marchandises pondéreuses, la part des marchandises véhiculées par le camion est demeurée stationnaire.

IV. Exploitation

1. Parcours

Dans le service des voyageurs, nous avons enregistré 54,7 millions de trains-kilomètres, soit à peu près autant qu'en 1962, et 13,1 milliards de tonnes-kilomètres brutes, soit le même nombre que cette année-là. Dans le trafic des marchandises, nous sommes arrivés à 26,8 millions de trains-kilomètres, soit 0,7 million (2,6%) de plus que l'année précédente, et à 14,0 milliards 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 Chemins de fer fédéraux (2914 km).

Il convient de relever tout particulièrement le fort accroissement des parcours des trains de marchandises, qui persiste déjà depuis quelques années. Si depuis 1959, c'est-à-dire dans l'espace de cinq ans, les trains-kilomètres voyageurs ont augmenté de 2,7%, les trains-kilomètres marchandises ont fait, eux, un bond en avant de 20,7%. Alors que, pendant des dizaines d'années, il a été possible de développer l'horaire des trains de voyageurs sans trop se préoccuper du trafic des marchandises, la situation s'est aujourd'hui modifiée du tout au tout. Ce trafic, dont les progrès sont rapides, exige impérieusement une part plus grande à la capacité de l'appareil d'exploitation, en sorte qu'il faudra revoir la question de l'attribution des parcours.

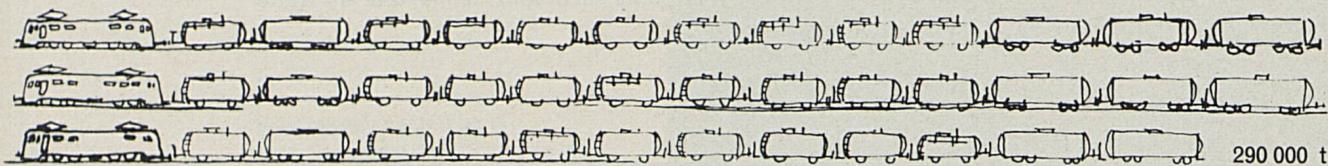
Toutefois, les conditions extraordinaires de l'exercice ne peuvent pas à elles seules servir de critère à cet effet. Abstraction faite des importantes perturbations qu'un hiver aussi long que rigoureux a provoquées dans notre appareil de transport, les difficultés d'exploitation, qui se sont prolongées jusqu'en été, étaient dues essentiellement au trafic des marchandises. Elles provenaient cependant non pas de l'accroissement général du volume des transports, qui s'est étendu sur une longue période, mais de la concentration extraordinaire du trafic dans la région de Bâle au cours du semestre d'été et surtout durant le deuxième trimestre. Cet afflux de transports à la principale porte d'entrée de la Suisse a eu principalement pour cause l'arrêt de la navigation sur le Rhin – consécutif aux basses eaux et à la formation de glace – et l'accumulation des marchandises qu'il a entraînée, sans parler du désir général de reconstituer le plus rapidement possible les stocks de combustibles qui s'étaient fortement amenuisés. La situation a été particulièrement critique dans le secteur des transports d'huiles minérales, où seul un tonnage extrêmement faible a pu être enlevé dans les ports du Rhin pendant le semestre d'hiver 1962/63 et où les importations ont ensuite atteint un volume tel, durant le semestre d'été suivant – le tableau ci-contre donne une idée des fortes fluctuations du trafic – que la réexpédition des marchandises devait inéluctablement poser des problèmes ardu. Cet énorme trafic et les transports d'Italiens rentrant dans leur pays pour les élections parlementaires ont provoqué un déferlement d'une ampleur jamais atteinte auparavant et à laquelle il n'a d'abord été possible de faire face que grâce à des suspensions de trafic réitérées. En étroite collaboration avec les milieux économiques et les réseaux étrangers intéressés, nous avons pu établir une programmation et une planification des transports et, dès lors, normaliser l'arrivée des marchandises à la frontière. Il a été possible, de cette manière, d'utiliser au mieux la capacité de transport existante et d'adapter le volume du trafic de transit aux possibilités de réexpédition des marchandises à la frontière sud. Ces mesures, comme de nombreuses



Transports d'huiles minérales au départ des ports rhénans de Bâle

Dans une année normale (octobre 1961–septembre 1962)

Semestre d'hiver

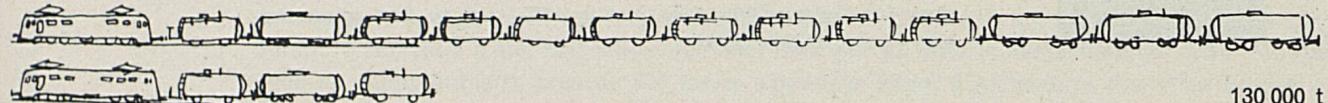


Semestre d'été

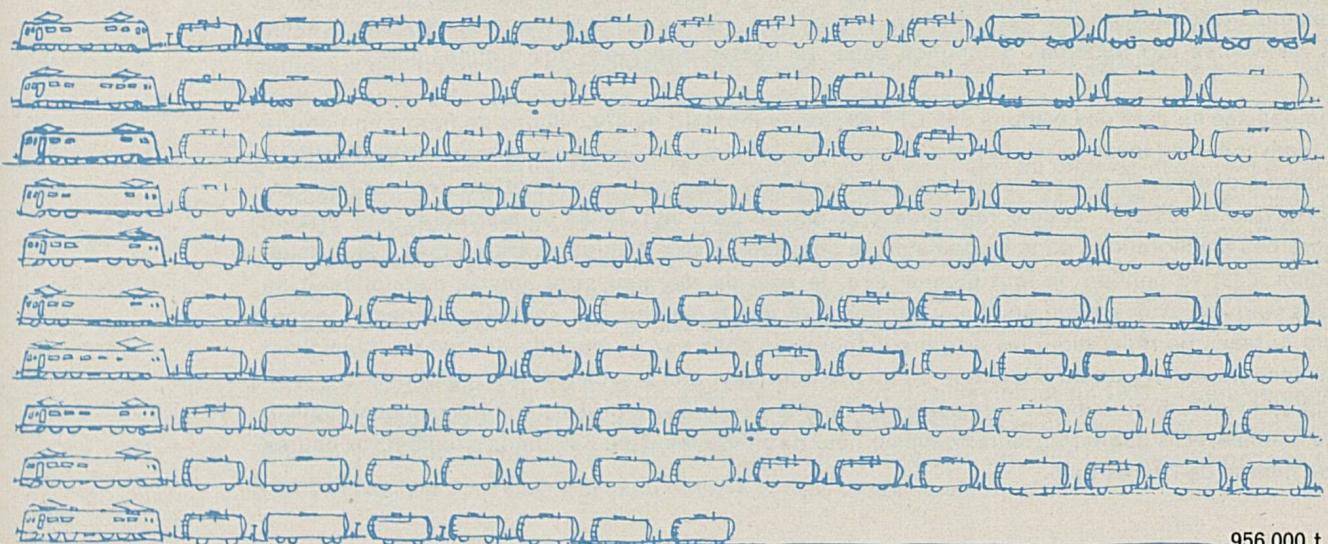


Dans l'année extraordinaire octobre 1962–septembre 1963

Semestre d'hiver



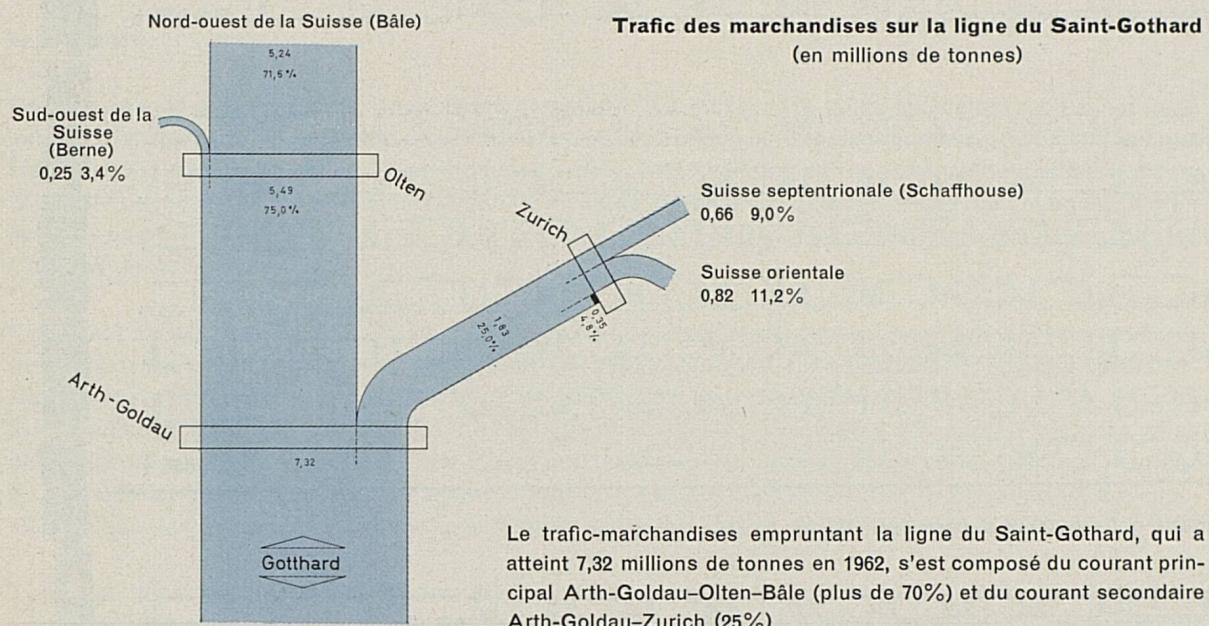
Semestre d'été



Durant le semestre d'hiver 1962/63, par suite de la baisse du niveau du Rhin et en raison du gel, le transport d'huiles minérales par chemin de fer au départ de Bâle a enregistré un recul de 55%. Au cours du semestre d'été 1963, les besoins accumulés ont provoqué une augmentation spectaculaire de ces transports (+45%)

autres qui ont été prises dans le trafic des voyageurs et des marchandises, ont permis, dans la seconde moitié de l'année, d'assurer à nouveau l'écoulement successif et méthodique des transports.

Grâce à la position favorable des jours de fête dans le calendrier, les gros transports de Noël ont pu être étalés sur une période un peu plus longue. Nous avons dû prévoir de nombreux trains spéciaux par suite du départ de dizaines de milliers de travailleurs étrangers et d'un important mouvement touristique en provenance de France, de Belgique et d'Allemagne. Du 13 au 23 décembre, on a enregistré aux points frontières de Chiasso, Luino et Domodossola le passage de plus de 230 000 personnes qui se rendaient en Italie et pour lesquelles 132 trains supplémentaires au total ont été nécessaires au départ de la Suisse, en plus des trains prévus à l'horaire. En outre, 42 trains spéciaux ont acheminé du Nord au Sud quelque 40 000 Italiens travaillant en Allemagne. Dans l'ensemble, 526 trains spéciaux, supplémentaires et de matériel vide ont été mis en marche en trafic suisse et international. La réservation obligatoire des places dans tous les trains à destination de l'Italie et la limitation des réductions de prix ont eu pour effet de décharger les trains prévus à l'horaire et d'assurer une occupation moyenne élevée des trains spéciaux. Néanmoins, l'affluence des voyageurs a encore été très forte les derniers jours précédant Noël. Grâce à un certain nombre de mesures d'exploitation, d'ordre commercial et d'organisation, grâce aussi au temps favorable, l'ensemble du trafic a pu être assuré sans perturbations aussi bien à Noël qu'au nouvel an.



Un nouveau tableau de numérotage des trains est appliqué depuis le 26 mai, date du changement d'horaire. Le regroupement systématique des numéros, qui prévoit une réserve suffisante pour l'avenir, tient aussi compte des nécessités des appareils d'annonce dans les postes directeurs des grandes gares.

La valeur immobilisée du parc des wagons des CFF atteint un montant de 370 millions de francs en nombre rond, et les redevances de location payées aux chemins de fer étrangers pour des wagons RIV et EUROP se sont montées à quelque 22 millions de francs pour l'exercice. Ces chiffres permettent de mesurer combien il importe que le matériel circule rapidement et que le parc soit utilisé au maximum. Aux fins de réaliser encore des améliorations dans ce domaine, le nouveau service d'étude du travail créé à la division de l'exploitation s'est vu confier, en tout premier lieu, le soin de réorganiser le service d'annonce et de répartition des wagons. Aujourd'hui encore, c'est par écrit que la plupart des services extérieurs annoncent aux cinq bureaux de répartition, les wagons disponibles chez eux ou dont ils ont besoin, mais il est prévu d'avoir recours, à l'avenir, au téléphone ou au télémimprimateur afin d'accélérer les opérations. De cette façon, les wagons vides, encore mieux enregistrés que par le passé, seront répartis principalement dans le courant de la matinée, et ils gagneront leurs nouveaux lieux de chargement par des trains circulant aux heures favorables de midi et de l'après-midi.

Au nouveau central de la Direction générale des CFF, des opératrices polyglottes établissent les communications téléphoniques avec la Suisse et l'étranger.



2. Horaire et exploitation sur le plan international

La Conférence européenne des horaires des trains de voyageurs et des services directs pour la période 1964/65 s'est réunie à la fin du mois de septembre à Sofia, sous la présidence du chef du département des travaux et de l'exploitation. D'importantes améliorations ont de nouveau pu être réalisées dans le trafic international. De plus, la Conférence a décidé de porter, dès 1965, la durée de validité de l'horaire international à deux ans.

A Vienne s'est tenue à la mi-novembre, sous la présidence des CFF, la Conférence internationale des trains spéciaux d'agences de voyages, qui s'occupe de régler la marche des trains spéciaux des grandes agences de voyages d'Europe occidentale. Alors que, l'an dernier, 1278 trains spéciaux au total ont été mis en marche durant le semestre d'été, 1237 trains spéciaux sont prévus pour le semestre d'été 1964. Pour décharger la ligne du Saint-Gothard, près de 200 trains d'agences allant d'Allemagne, des Pays-Bas et de Belgique en Italie seront, en 1964, acheminés dès Bâle via Biel-Lötschberg-Simplon.

La Conférence européenne des horaires des trains de marchandises, qui a siégé à Luxembourg (avril) et Oslo (novembre), en partie sous la présidence des CFF, s'est occupée de mettre au point les horaires internationaux des trains de marchandises. Des groupes de travail particuliers étudient la possibilité de simplifier l'indicateur LIM et d'établir un système unifié de lotissement.

L'Assemblée plénière extraordinaire de l'Union RIV, qui s'est réunie au mois de décembre à Varsovie sous la présidence du chef principal de l'exploitation des CFF, avait à fixer les nouvelles redevances de location pour les wagons RIV. Elle a décidé de ne pas appliquer pour le moment de redevance majorée aux wagons dont le prix de revient excède le taux normal, et de maintenir provisoirement une redevance de location uniforme pour tous les wagons RIV. En revanche, avec effet au 1^{er} janvier 1964, elle a relevé les taux de location de 5 à 6 francs-or du 1^{er} au 15^e jour et de 6 à 7 francs-or à partir du 16^e jour.

La Communauté des wagons EUROP prend toujours plus d'extension. A fin 1963, le parc commun comprenait 220 464 wagons au total, dont 87 660 wagons couverts et 132 805 tombereaux. Par rapport à l'année précédente, l'augmentation est de 10 465 véhicules. La participation des CFF n'a pas changé; elle s'est élevée à 8200 véhicules, dont 4350 wagons couverts et 3850 tombereaux.

3. Rationalisation de la manutention des marchandises

Le transbordement des wagons complets peut être organisé d'une façon particulièrement rationnelle lorsqu'il est possible d'amener le wagon au domicile du destinataire par une voie de raccordement. Etant donné que de telles voies offrent des avantages aussi bien au client qu'au chemin de fer, les CFF en favorisent l'établissement à l'aide de subsides. «Les CFF directement devant la porte grâce à la voie de raccordement»: tel est le slogan publicitaire. Il y a aujourd'hui plus de 1300 embranchements particuliers, dont la longueur totale dépasse 700 km. Comme une voie de raccordement sert souvent à plus d'une maison, le nombre des propriétaires et des entreprises qui utilisent les embranchements en cojouissance se chiffre par plus de 2000. La «liste des maisons reliées directement au rail en Suisse», publiée pour la première fois en 1963, a été bien accueillie de la clientèle.

Au début de l'année, nous avons mis en service 100 nouveaux wagons à décharge automatique pour le transport de charbon et de coke. La clientèle témoigne un tel intérêt pour ces véhicules spéciaux que, par moments, nous avons peine à suffire à la demande. Pour la livraison de céréales panifiables et fourragères en vrac à des destinataires qui ne possèdent pas d'embranchement particulier, seize wagons portant chacun cinq containers pour marchandise en vrac finement granulée sont à la disposition des expéditeurs depuis le début de l'année. Ou bien ces containers sont transportés au domicile du destinataire au moyen de tracteurs à semi-remorque, ou bien, à l'aide de la grue, la marchandise est culbutée sur des camions à la gare de destination.

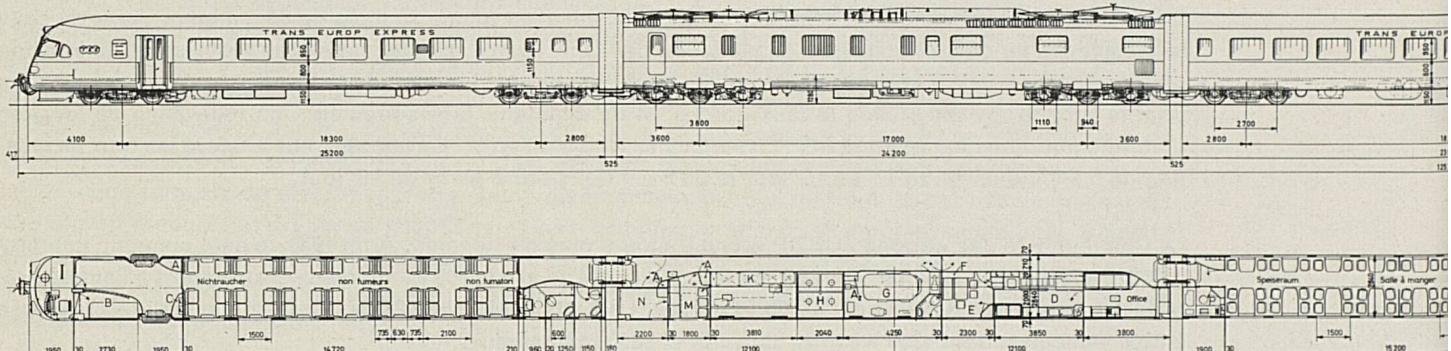
Durant l'exercice, 356 nouveaux accords concernant l'acquisition et l'utilisation de palettes ont été conclus, de sorte qu'il y en a maintenant plus de 3200. Actuellement, plus d'un million de palettes sont en circulation, ce qui montre combien cet engin de transport est devenu populaire dans l'espace de quelques années. Le pool européen des palettes comprend les réseaux d'Etat des pays suivants: Allemagne fédérale, Autriche, Belgique, Danemark, France, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Suède et Suisse. A fin 1963, il comptait environ 8 millions de palettes.

V. Participations

1. Usines électriques communes

La S.A. de l'Usine de l'Etzel a produit 252,7 millions de kWh durant l'exercice 1962/63, contre 233,3 millions l'exercice précédent. L'apport naturel d'eau du lac de la Sihl, qui s'est monté à 226,6 millions de m³, est demeuré de 2,8% au-dessous de la moyenne. Il a été complété par 59,2 millions de m³ d'eau pompée dans le lac de Zurich. 23,7% de l'énergie produite provient de l'eau pompée. Le dividende a été maintenu à 5%.

La S.A. de l'Usine de Rapperswil-Auenstein a produit 193,6 millions de kWh durant l'exercice 1962/63, contre 210,2 millions l'année précédente. Le débit moyen de l'Aar a été, pendant le semestre d'hiver, de 41% inférieur à la moyenne observée pendant de longues années, et, pendant le semestre d'été, il a dépassé cette moyenne de 19%. Comme les exercices précédents, la Société a distribué un dividende de 4%.



La S.A. de Usine de Göschenen à commencé définitivement son exploitation le 1^{er} octobre 1962, après des travaux qui ont duré environ sept ans. Durant la première année complète d'exploitation (1^{er} octobre 1962-30 septembre 1963), le palier Göschenen a produit 266,9 millions de kWh, et le palier Andermatt-Göschenen, 115,4 millions de kWh. Au total, les apports d'eau ont été à peu près ceux d'une année normale. Le premier dividende qui ait été versé s'est élevé à 4%.

La S.A. de l'Usine de Wassen a produit 264,4 millions de kWh durant l'exercice, contre 285,7 millions l'année précédente. La mise en service, en 1962, de l'usine de Göschenen a favorablement influé sur la capacité de production de l'usine de Wassen, de sorte que la moyenne enregistrée au cours de longues années a aussi pu être dépassée en 1963. Le dernier dividende versé, pour 1962, a été de 5%.

La Centrale thermique de Vouvry S.A. (l'ancienne Centrale thermique de la Porte du Scex S.A.) a commencé ses travaux de construction. Les Chemins de fer fédéraux participent à raison de 15% au capital-actions de 30 millions de francs.

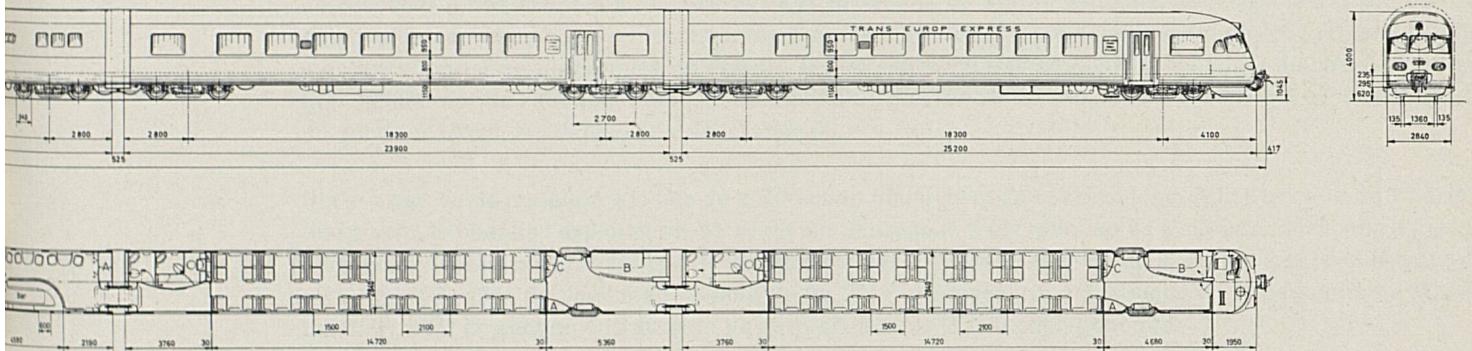
2. Autres entreprises

La Société de gares frigorifiques, ports-francs et glacières de Genève S.A. voit de nouveau ses résultats s'améliorer. Le recul qu'accusent les ventes de glace a été plus que compensé par l'accroissement des recettes provenant des entreposages et des transports Interfrigo. Le dividende réparti en dernier lieu s'est élevé à 10%; il sied toutefois de relever que le capital-actions avait été fortement amorti à l'époque.

La S.A. des Entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle a achevé, à fin mai, son deuxième entrepôt et porté ainsi sa capacité d'entreposage de marchandises réfrigérées et congelées à environ 4000 tonnes. De plus, pour assurer l'alimentation en glace au gros de l'été, la Société a commencé la construction d'une fabrique supplémentaire de glace à la gare aux marchandises de Bâle-Wolf. L'entreprise a de nouveau fait de bonnes affaires. Les nouvelles chambres de congélation et de réfrigération ont été bien occupées dès leur mise en service. Le glaçage des wagons réfrigérants est en progression par rapport à l'année précédente. Le dernier dividende versé, pour 1962, s'est monté à 7% net.

Le chiffre d'affaires de l'Interfrigo, Société ferroviaire internationale de transports frigorifiques, a encore augmenté. Le nombre des transports s'est accru de plus de 20 000, pour passer à environ 146 000. Un tiers environ d'entre eux ont été exécutés au moyen des 2188 wagons de la Société, et les deux autres tiers avec des wagons loués. La Suisse est fortement intéressée au trafic Interfrigo, surtout en transit. Dans le domaine des importations, elle occupe la seconde place, après l'Allemagne, des pays desservis par la Société. Le dernier dividende qui ait été versé, pour 1962, a été de 7% net.

L'Eurofima, Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire, marque une nouvelle extension en 1963. Elle s'est procuré les fonds suivants: 50 millions de francs à 4^{1/2}% en Suisse (emprunts publics et crédits bancaires), 5 millions de dollars à 5^{5/8}% et 10 millions de florins à 4^{3/4}%. A la fin de 1963, le bilan de la Société se montait à 547 376 000 francs. Le bénéfice annuel est de 4 380 472 francs. Le capital-actions «A» a de nouveau été rémunéré au taux statutaire maximum de 4%.



La Compagnie suisse des wagons-restaurants a de nouveau bien travaillé durant l'exercice. Tant dans l'exploitation des wagons-restaurants que dans le service ambulant de vente dans les trains, le chiffre d'affaires s'est accru plus fortement que l'indice des prix à la consommation. Le service des wagons-restaurants s'est développé de façon particulièrement réjouissante dans les trains TEE Zurich-Amsterdam et Zurich-Milan, ce qui montre la faveur sans cesse croissante dont jouissent ces trains auprès du public international. Avant la fin de l'année, il a été possible d'achever la transformation des voitures-buffets, qui se présentent désormais comme des petits wagons-restaurants modernes. Le dernier dividende réparti, pour 1962, a été de 9%.

Le local d'entreposage de la Silo S.A., Brunnen, a été entièrement occupé pendant toute l'année. Le blé germé à la suite des mauvaises conditions de récolte a nécessité des manutentions supplémentaires. Le résultat total a été quelque peu meilleur qu'en 1962; il a permis pour la première fois la distribution d'un dividende de 5%.

Après sa rapide expansion des années 1960 à 1962, la Swissair, S.A. pour la navigation aérienne, s'est appliquée à consolider ses positions. D'une année à l'autre, l'offre totale s'est accrue de 10%, pour passer à 424 millions de tonnes-kilomètres. La fréquentation, de 51,8%, s'est maintenue au même niveau que l'année précédente. Le dividende s'élève à 6%.

Le dernier dividende distribué par la Compagnie suisse de navigation S.A. se monte, pour 1962, à 4%.

La S.A. des Grands Remparts, à Berne, construit, au-dessus des quais 5 et 6, un nouvel accès à la gare de Berne, ainsi qu'un grand garage à deux étages pour environ 500 automobiles. Cette Société, à laquelle sont intéressés non seulement les CFF, mais encore les PTT, la ville et le canton de Berne, ainsi que les promoteurs et quelques entreprises de construction constituant un petit groupe d'actionnaires privés, a pu terminer tous les locaux destinés à des bureaux, ainsi que d'autres locaux situés dans la partie sud et ouest du bâtiment, qu'elle a loués. La construction du garage a suffisamment avancé pour qu'il puisse être mis en service le 1^{er} février 1964, et la station-service, en avril 1964.