

# Trafic et exploitation

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): - **(1965)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

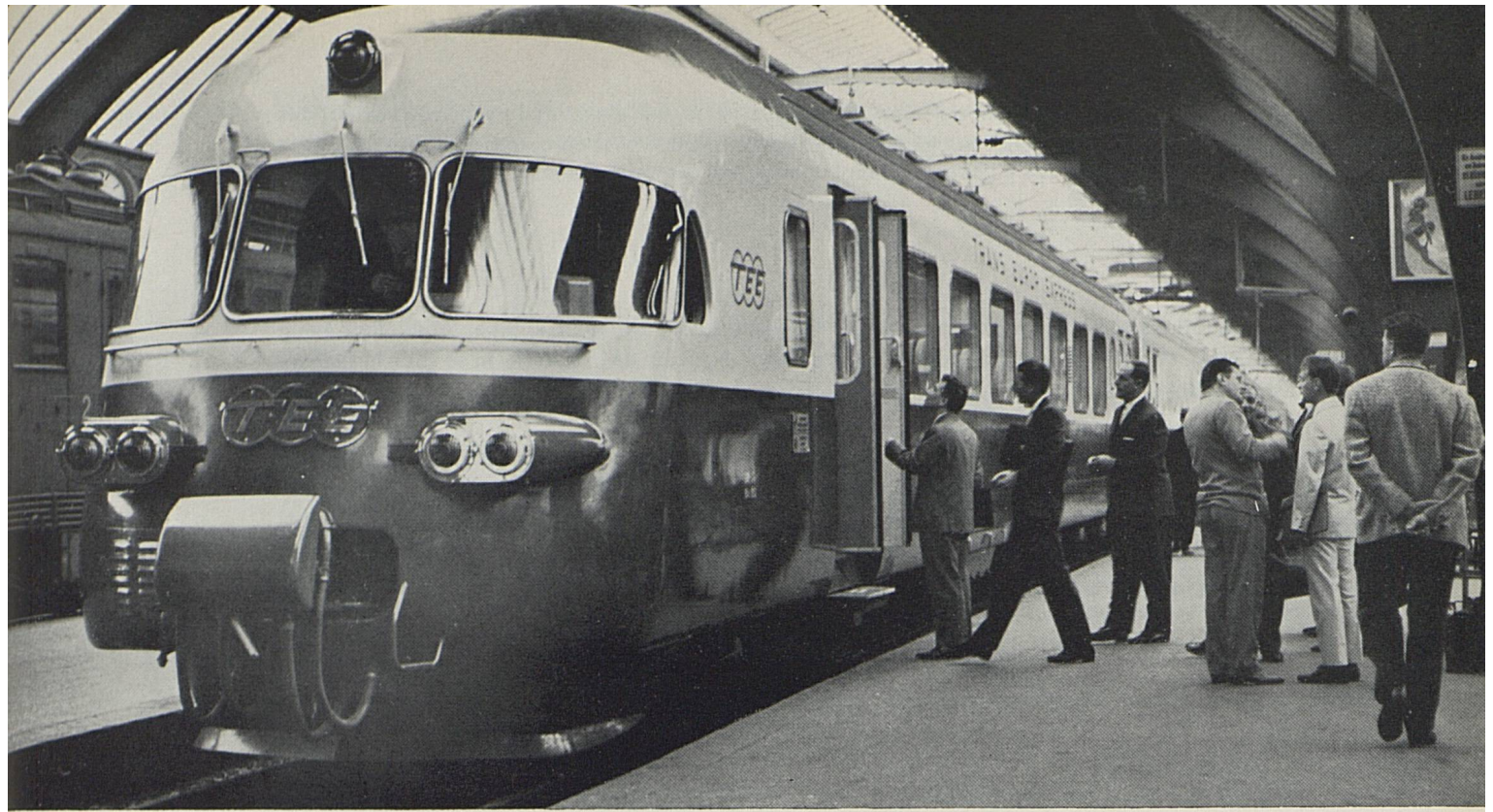
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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

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

## **Haftungsausschluss**

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



Rapidement, commodément et par tous les temps, les Trans-Europ-Express amènent les voyageurs au cœur des villes européennes. Le TEE Gottardo à Zurich, peu avant le départ pour Milan.

## Trafic et exploitation

### I. Trafic

#### 1. Voyageurs

En 1965, les Chemins de fer fédéraux ont transporté au total 238,5 millions de personnes. La diminution est de 3,8% comparativement à l'exercice précédent (248,0 millions) et de 1,3% par rapport à celui de 1963 (241,6 millions). Tandis que les CFF ont perdu un peu de leur clientèle de voyageurs, celle des autres moyens de transport n'a guère cessé d'augmenter, en dépit d'une atténuation de la croissance économique.

Le repli n'est pas dû uniquement à l'absence du trafic supplémentaire engendré par l'EXPO en 1964; il résulte aussi d'une contraction légère, mais générale, de la demande. Le mouvement international des voyageurs, principal facteur de l'essor, a été le plus touché. Les voyages d'affaires et les transports d'abonnés et d'écoliers sont, eux aussi, en régression.

La multiplication, toujours rapide, des moyens individuels de transport est pour beaucoup dans le revirement qui affecte le service des voyageurs. La limitation de l'effectif des travailleurs étrangers imposée par la Confédération et le temps exceptionnellement mauvais de l'été ont aussi joué un rôle.

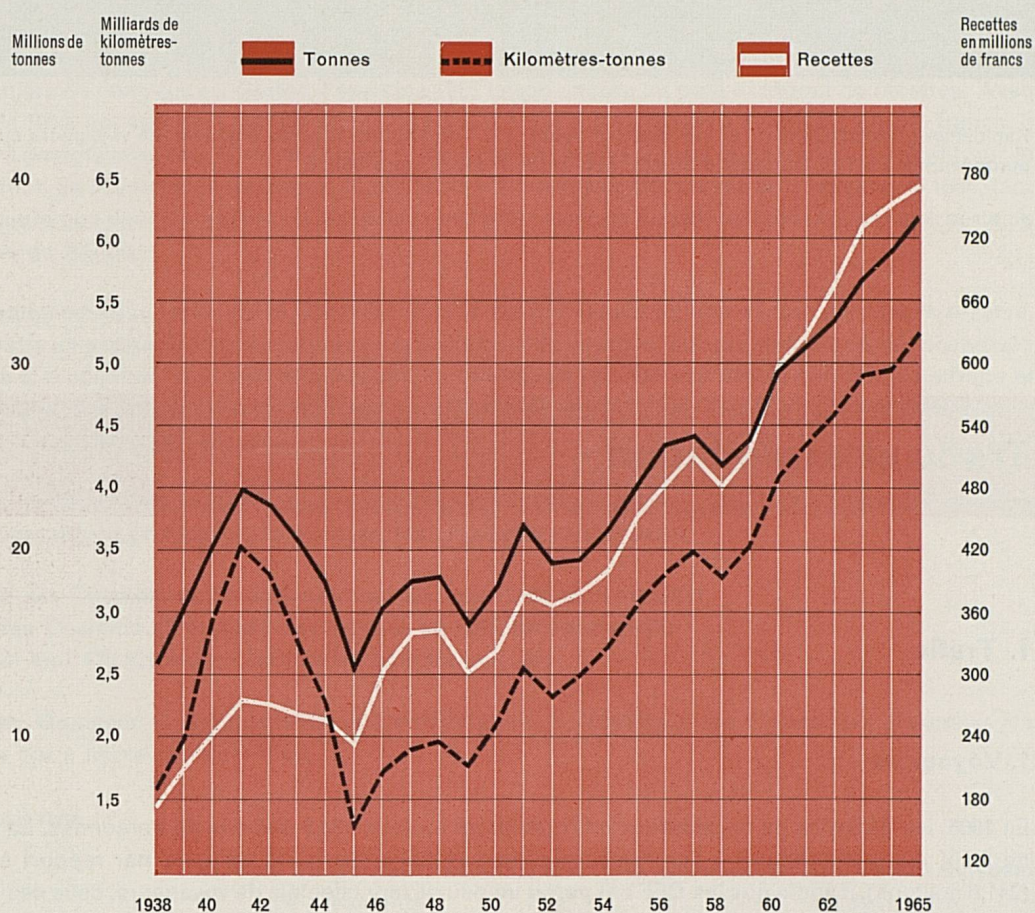
Malgré le recul du trafic, les recettes dénotent une légère plus-value, qui s'explique par le relèvement des tarifs intervenu le 1<sup>er</sup> novembre 1964 (voir le chapitre « Résultats financiers et comptes, p. 53).

## 2. Marchandises

Les 37,9 millions de tonnes transportées constituent un nouveau record annuel. L'augmentation, de 1,4 million de tonnes ou 3,9%, est néanmoins inférieure à celle de 1964 (1,6 million de t. ou 4,6%) et se situe nettement au-dessous du taux moyen des dix dernières années (6,3%).

Le volume des importations acheminées par le rail s'est ressenti des mesures conjoncturelles; il n'a crû que de 2%, pour atteindre 17,2 millions de tonnes, compte tenu des chargements opérés dans les ports rhénans. Les exportations ont conservé leur rythme de croissance en s'élevant à 1,7 million de tonnes, chiffre qui est supérieur de 15,6 % à celui de l'exercice précédent. Alors que les transports intérieurs, sur lesquels influent surtout les expéditions de matériaux de construction et les envois de détail, ont fléchi de 3,4%, retombant ainsi à 9,2 millions de tonnes, les bagages, colis express et envois postaux se sont chiffrés par 1,3 million de

### Evolution du trafic global des marchandises



tonnes. Les carburants et combustibles liquides, qui représentaient 1,2 million de tonnes en 1955, ont passé à 5,2 millions en 1965. Une meilleure coordination des exigences des expéditeurs et des Chemins de fer fédéraux a permis de véhiculer plus de deux millions de tonnes de ces marchandises dans des trains-blocs et des trains de zone programmés.

Le transit international, qui avait pâti en 1964 des restrictions édictées par l'Italie en matière d'importation, s'est hissé au niveau encore inconnu de 8,5 millions de tonnes (14,3%). L'une des causes de cette progression réside dans les interruptions de trafic survenues sur les lignes du Brenner et du Mont-Cenis, mais la différence de 1,1 million de tonnes est due principalement au développement des transports de ferraille à

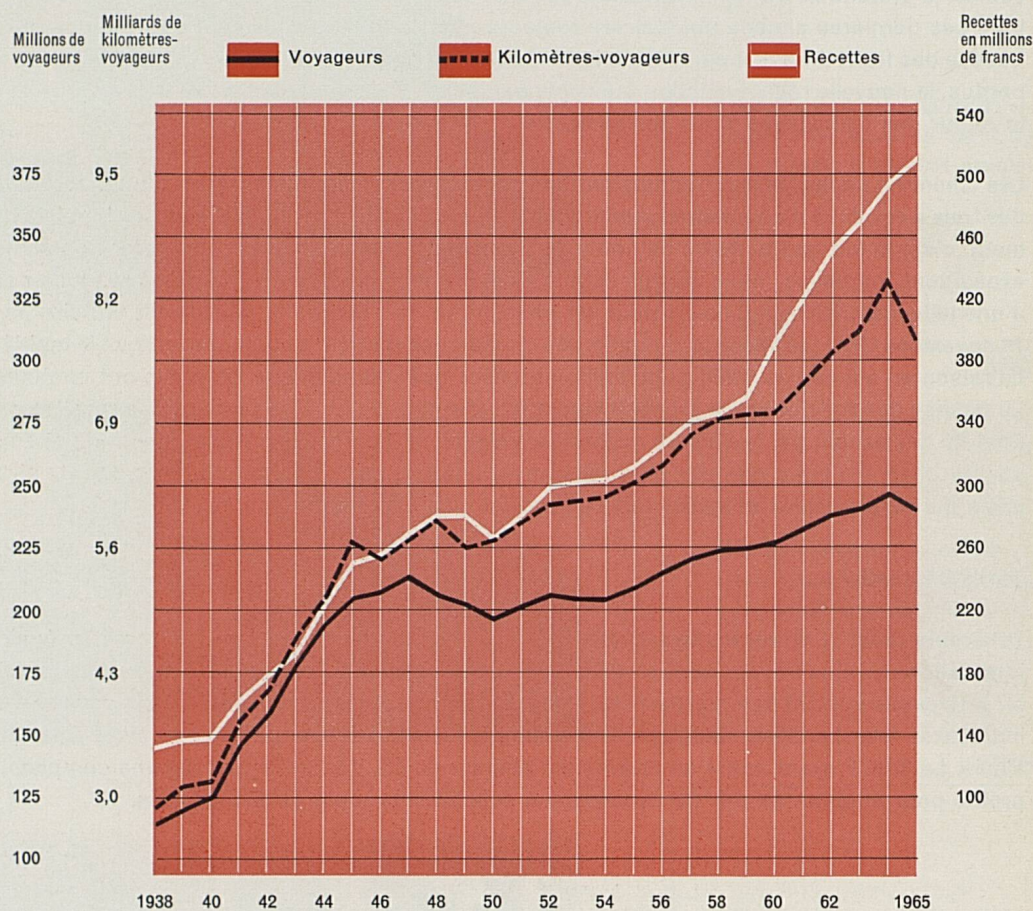
destination de l'Italie et aux expéditions de denrées alimentaires acheminées en sens contraire. L'emploi des combustibles liquides se généralisant, le tonnage du charbon transporté par le Saint-Gothard et le Simplon a aussi fléchi. D'une manière générale, l'important trafic de transit s'est déroulé sans perturbation.

## II. Tarifs

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

Depuis la révision tarifaire du 1<sup>er</sup> novembre 1964, les prix sont demeurés inchangés dans le service des voyageurs. A 163 points (1939 = 100), l'indice des tarifs-voyageurs des Chemins de fer fédéraux est encore bien inférieur à l'indice national des prix à la consommation et, notamment, à celui des salaires des employés et ouvriers (voir tableau page 5). Etant donné la dégradation continue des produits du service des voyageurs, certains relèvements tarifaires seront inéluctables dans un proche avenir, en particulier pour les titres de transport dont les prix sont loin de couvrir les frais.

#### Evolution du service des voyageurs



Alors qu'en 1964, année de l'Exposition nationale, les transports de groupes avaient quelque peu passé à l'arrière-plan, ils ont fait l'objet d'une propagande accrue au cours de l'exercice. Afin de prévenir une concentration par trop forte du trafic à Noël, des prix différents ont été prévus, suivant les jours de voyage, pour les travailleurs italiens et espagnols qui sont allés passer les fêtes dans leur pays; de plus, la réduction pour groupes n'a pas été accordée les jours de pointe.

Un certain nombre de modifications ont dû être apportées dans le tarif commun international pour le transport des voyageurs et des bagages à la suite du relèvement des prix de transport au Danemark, en Grande-Bretagne, au Luxembourg, aux Pays-Bas et en Yougoslavie. En outre, le supplément TEE a été majoré, en

même temps qu'il était étendu à d'autres trains dont le confort correspond à celui des TEE. Un nouveau tarif européen pour voyages individuels, l'«Eurailtariff», est venu compléter les titres de transport «Eurailpass» et «Eurailgroup», qui avaient été créés il y a quelques années pour le marché américain. Ce tarif, qui est un instrument de vente des plus précieux, facilite grandement le travail des agences de voyages américaines. D'une manière générale, les Chemins de fer fédéraux ont voué la plus grande attention à leurs positions commerciales à l'étranger; ils ont entretenu des contacts suivis avec les agences de l'Office national suisse du tourisme ainsi qu'avec les agences de voyages et les administrations ferroviaires étrangères.

## **2. Tarifs des marchandises et des animaux**

### Tarifs intérieurs

La Conférence commerciale, qui groupe les chemins de fer et les principales associations économiques, a approuvé en 1965 la réorganisation du transport du lait et de la crème ainsi que des denrées périssables. La mise en vigueur des tarifs respectifs au 1<sup>er</sup> janvier 1966 a donné partiellement satisfaction aux chemins de fer, qui désiraient depuis de nombreuses années rationaliser le transport de ces marchandises. Pour ce qui est des envois de lait, les simplifications apportées dans le domaine de l'exploitation et des décomptes ainsi que le relèvement simultané des taxes – qui n'avaient plus varié depuis 1952 – doivent contribuer à améliorer le degré de couverture des frais, qui se situe à un niveau extraordinairement bas. Quant aux denrées périssables, la gratuité de transport accordée par les chemins de fer pour le retour des emballages vides a constitué ces dernières années une entrave toujours plus forte à l'écoulement du trafic, ce qui a entraîné une hausse des frais. Afin d'engager les clients du chemin de fer à utiliser plus que par le passé des emballages perdus, la nouvelle réglementation prévoit la perception d'un supplément sur le transport en charge lorsque le retour des emballages vides est demandé.

Les Chemins de fer fédéraux constatent non sans appréhension qu'en dépit d'un surcroît de trafic, le total des frais a continué d'augmenter plus rapidement que celui des recettes. Ce qui les inquiète tout particulièrement, c'est le fait que le degré de couverture des frais commence à se détériorer non seulement pour les expéditions partielles, mais aussi, depuis quelque temps, dans le trafic des wagons complets, qui est d'une telle importance financière pour les chemins de fer. Malgré le relèvement tarifaire de 12% opéré au 1<sup>er</sup> novembre 1964, les recettes du trafic des expéditions partielles n'ont couvert que la moitié des dépenses. La raison en est que ce trafic exige de nombreuses opérations et que les coûts ont continué d'augmenter. La hausse des frais obligera prochainement les chemins de fer à se procurer les recettes supplémentaires dont ils ont besoin par la voie de majorations tarifaires. Eu égard au niveau des frais et aux conditions de concurrence, il s'agira non pas d'un relèvement linéaire, mais bien de modifications de structure différenciées qui seront mieux adaptées aux coûts et aux conditions du marché.

### Tarifs internationaux

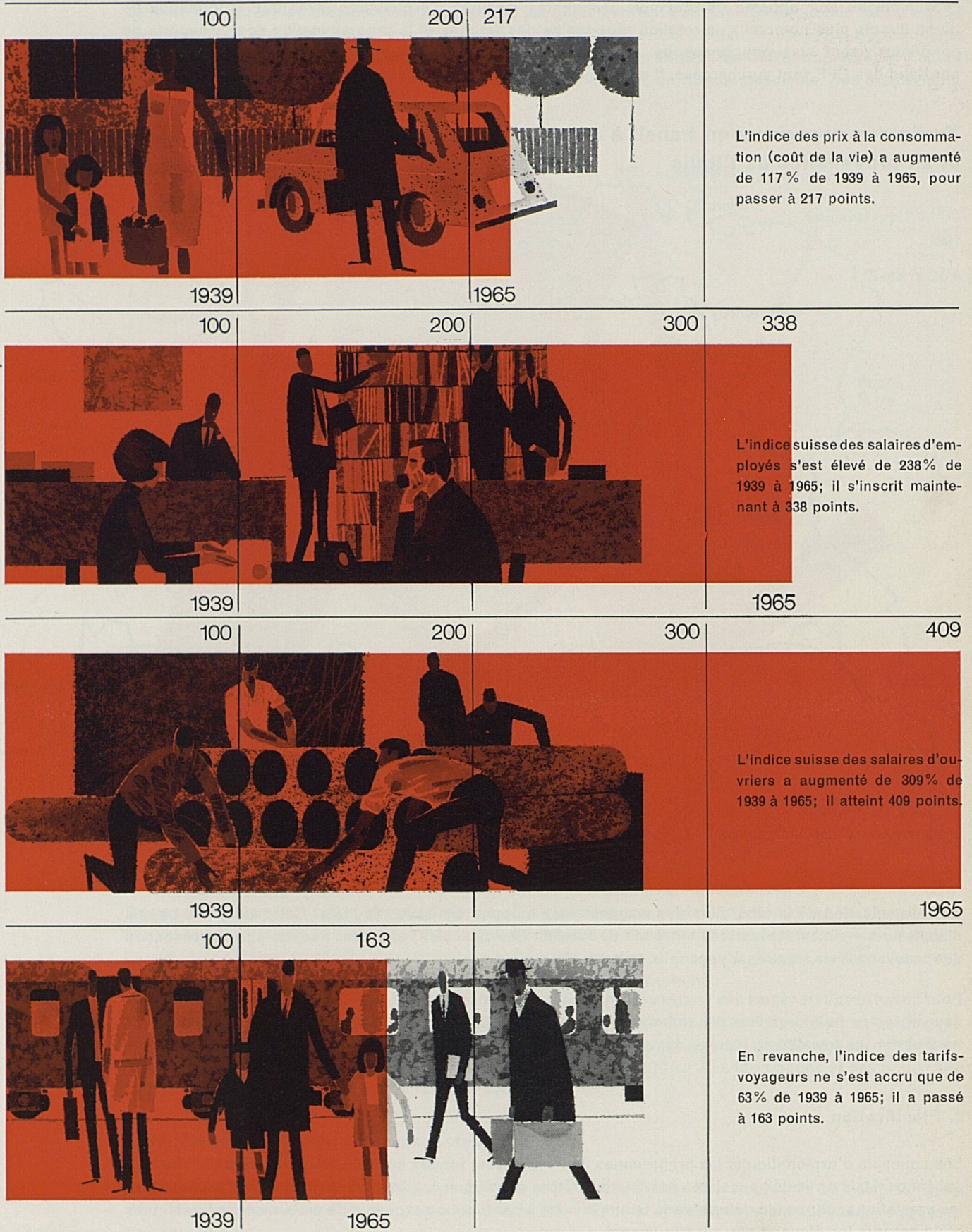
Différents réseaux étrangers ayant relevé leurs tarifs-marchandises, il a fallu modifier également les tarifs internationaux. Ces travaux sont confiés à des commissions tarifaires dans lesquelles tous les chemins de fer intéressés doivent être représentés. Pendant l'exercice, les réseaux d'Etat des pays suivants ont majoré leurs taxes-marchandises: Belgique, Danemark, France, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Suède et Yougoslavie. La SNCF ayant opéré un relèvement linéaire de 5% des tarifs des wagons complets, les CFF en ont profité pour adapter les prix de concurrence suisses à la route du Mont-Cenis.

## **III. Exploitation**

### **1. Parcours**

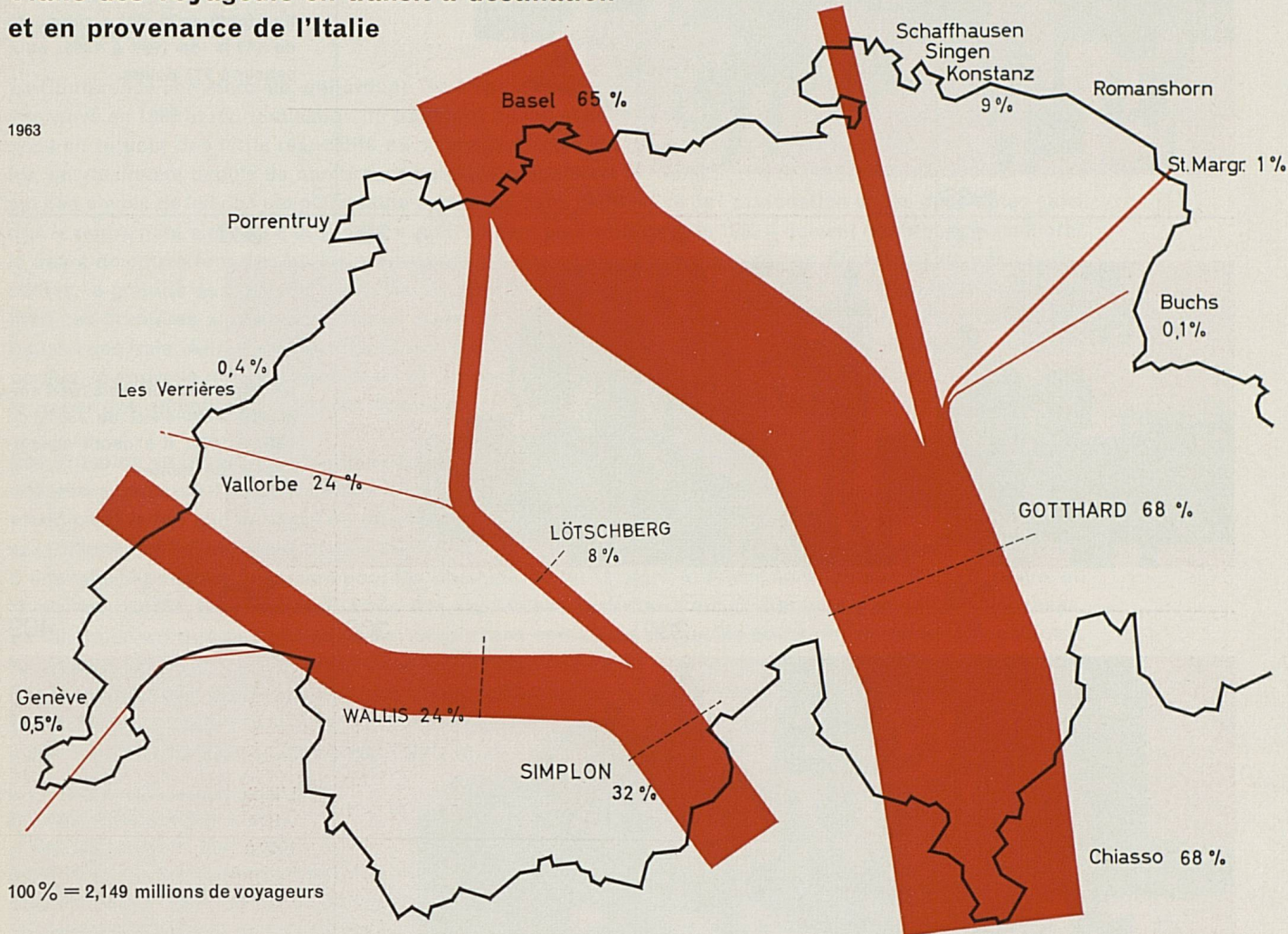
Bien que les prestations de trafic se soient encore légèrement accrues pendant l'exercice, le service s'est déroulé normalement et sans perturbations notables. L'accroissement des transports de marchandises s'est de nouveau traduit par des résultats records, en particulier dans les gares frontières et sur les lignes de transit nord-sud. C'est ainsi que Bâle a eu pour la première fois, dans le trafic international, des entrées

# Les tarifs-voyageurs comparés au coût de la vie et aux salaires des employés et ouvriers



dépassant 100 000 tonnes brutes par jour. Des prestations inconnues à ce jour ont également été enregistrées sur les lignes du Saint-Gothard et du Simplon, qui, 32 jours, ont eu un trafic quotidien de plus de 100 000 tonnes brutes au total. S'il a été possible aux CFF de faire face sans accroc à ce nouveau trafic de pointe, ils le doivent pour une bonne part aux importantes améliorations qu'ils ont apportées ces dernières années à l'ensemble de leur appareil de transport. Différentes mesures d'exploitation telles que la formation de trains directs plus nombreux, la rotation plus rapide des wagons et la programmation des transports de pondéreux y sont aussi pour beaucoup. Aussi ne saurait-on plus dire aujourd'hui que les lignes de transit nord-sud des CFF sont surchargées. Il existe même d'importantes réserves de potentiel.

### Trafic des voyageurs en transit à destination et en provenance de l'Italie



La réorganisation de la répartition des wagons vides a donné de bons résultats. Cette mesure a permis d'abaisser sensiblement la durée moyenne de rotation des véhicules; elle s'est traduite par une réduction des redevances de location à payer aux réseaux étrangers.

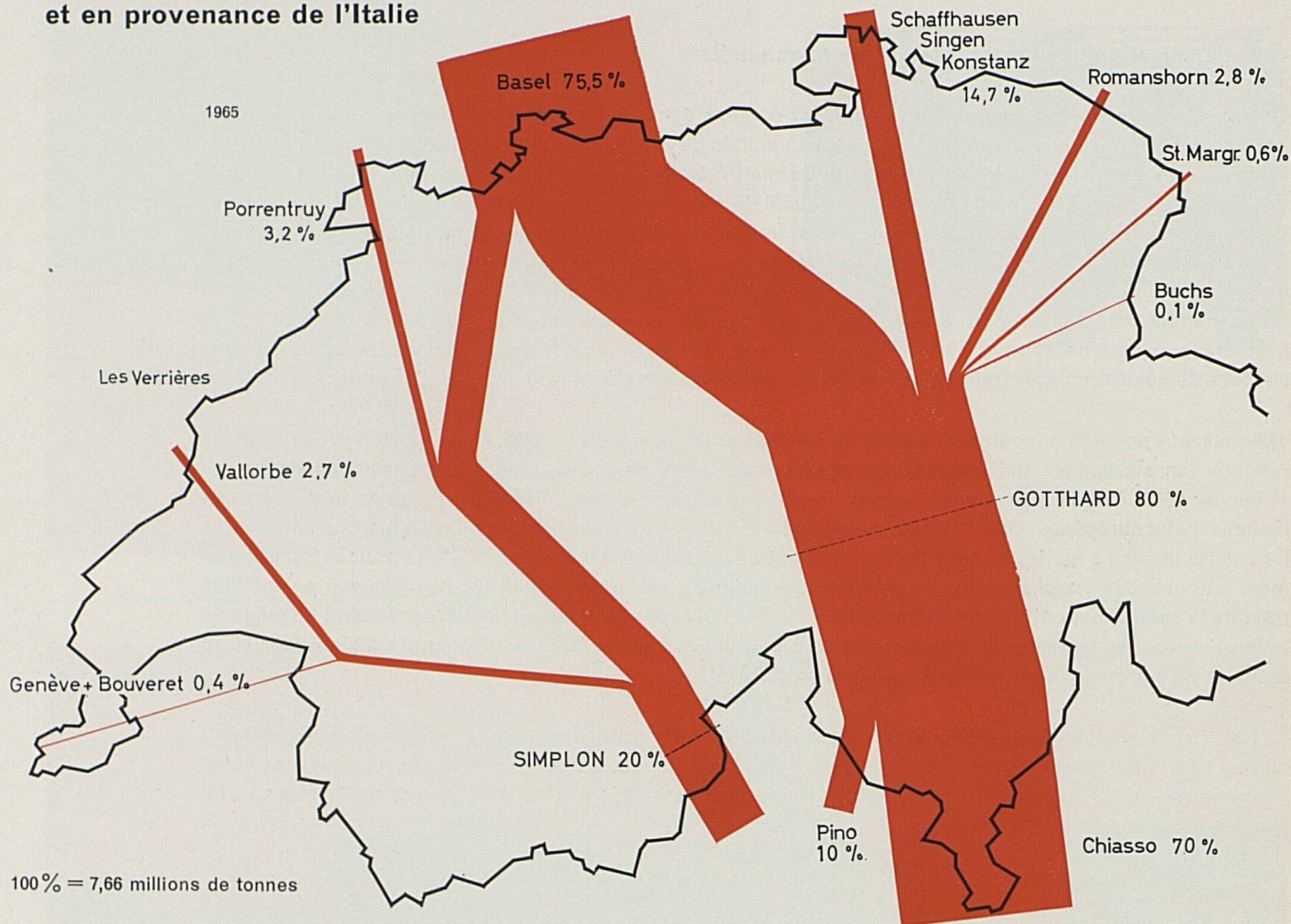
Pour ce qui est du transport des voyageurs, on a noté des pointes de trafic particulièrement fortes au mois de décembre. Il a fallu organiser 680 trains spéciaux et supplémentaires en tout, dont un grand nombre pour transporter les travailleurs italiens dans leur pays.

### 2. Planification

Les concepts d'exploitation et les programmes de travaux sont fondés sur les prévisions de trafic à longue échéance. Mais on établit aussi des prévisions limitées à quelques années, qui permettent de pronostiquer les prestations futures, de déterminer à temps la mise à contribution probable de certains centres et lignes et de prendre les dispositions qui s'imposent.

Les études entreprises il y a des années sur la réorganisation du trafic des expéditions partielles PV ont progressé au point que l'introduction d'un système de gares-centres adapté aux conditions du pays peut désormais être envisagée. Ce système est caractérisé par la création de gares-centres où les opérations de chargement et de déchargement des trains de détail concernent les marchandises de la zone attribuée à l'une de ces gares; les transports de masse entre les gares-centres sont assurés par le rail, tandis que le groupage et la distribution des envois dans les zones incombent au camion. Il est prévu d'appliquer la nouvelle organisation par étapes, au cours d'une période prolongée. En 1966, les CFF entreprendront d'abord des essais sur quelques parcours dans le trafic à courte distance, en vue de rassembler des expériences.

### Trafic des marchandises en transit à destination et en provenance de l'Italie



De par sa sujétion à un rail, le chemin de fer se prête particulièrement bien à l'automatisation. Une enquête sur l'automatisation de la circulation des trains a été menée avec le concours des divisions intéressées. Le groupe de travail à qui elle a été confiée a traité dans un rapport divers problèmes fondamentaux tels que les conditions de construction, l'écoulement du trafic et la rentabilité.

L'ensemble électronique de gestion permet aujourd'hui de recueillir rapidement des informations en vue d'écouler le trafic quotidien des marchandises. Il suppose notamment la collecte de données fondamentales selon des critères uniformes, l'étiquetage des wagons et l'annonce préalable des wagons et des trains. Les études entreprises à ce sujet se poursuivent activement.

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

La période d'horaire, qui était auparavant d'un an, a été portée à deux ans à partir du 30 mai 1965. Cette validité prolongée permet d'étudier plus à fond les besoins du trafic et d'adapter systématiquement l'horaire à la situation.



La Conférence européenne des horaires des trains de marchandises a siégé en avril à Stuttgart; elle a élaboré le livret international des trains de marchandises (LIM), qui se présentera à l'avenir sous une forme plus moderne. Les anciens tableaux des courses, qui prévoyaient des relations internationales, ont été remplacés par des tableaux de pays à pays, ce qui en facilite grandement la lecture.

La Conférence internationale des trains spéciaux d'agences de voyages s'est tenue en novembre à Munich, sous la présidence des CFF; elle réunissait seize administrations de chemins de fer et vingt-trois organisations d'agences de voyages de l'Europe occidentale. Pour l'été 1966, il est prévu 836 trains à destination de la Suisse et en transit par celle-ci. Dans différentes relations de trafic, les temps de parcours des trains ont pu être abrégés dans une importante mesure.

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

La première série de 100 wagons-silos à gravier commandée par les CFF a été livrée dans le courant de l'exercice. Pour pouvoir transporter les grosses quantités de gravier et de béton qu'exige la construction des routes nationales, il est toutefois nécessaire de mettre également en service des wagons-silos à quatre essieux appartenant à des particuliers comme aussi de construire des installations modernes pour le transbordement du gravier et des fabriques de béton frais. Les puissantes installations de Saint-Gall Haggen, Schlieren, Effretikon, Glatbrugg et Lantig près Winterthour, sont alimentées régulièrement en gravier par des trains-blocs programmés, d'un poids brut de 1200 tonnes chacun, qui partent des grands centres d'extraction de ce matériau. Seulement pour la construction du tronçon de route nationale compris entre Zurich et la frontière du canton de Schwyz, plus de trois millions et demi de tonnes de gravier ont été transportées dans l'espace de quatre ans. Ces trains-blocs de gravier prendront sans doute encore plus d'importance à l'avenir.

482 nouveaux accords concernant l'emploi de palettes ont été conclus en 1965, ce qui porte à plus de 4000 le nombre des entreprises qui utilisent ces engins normalisés pour des transports par chemin de fer. Le 1<sup>er</sup> janvier 1965, la Hongrie a aussi adhéré au pool international des palettes, qui groupe la plupart des réseaux d'Etat européens. Une «Foire internationale pour la manutention rationnelle des marchandises dans l'industrie textile» a eu lieu à Saint-Gall sous le patronage de la Société suisse d'étude pour le transbordement rationnel des marchandises. L'exposition thématique a montré en détail les nombreuses possibilités qu'offre la palette du pool européen. Sur le long chemin qui sépare la fabrique (matière première) du magasin à libre-service moderne (produit manufacturé et prêt à être vendu), tous les transports à l'intérieur et en dehors de l'entreprise sont effectués sur des palettes.

Le transbordement de charges complètes est particulièrement rationnel lorsqu'une voie de raccordement permet de conduire les wagons jusqu'au domicile du destinataire. En cours d'exercice, 48 nouvelles voies industrielles ont été construites. Ainsi, plus de 2000 entreprises étaient, à fin 1965, raccordées au réseau CFF par des embranchements particuliers.

### **IV. Participations**

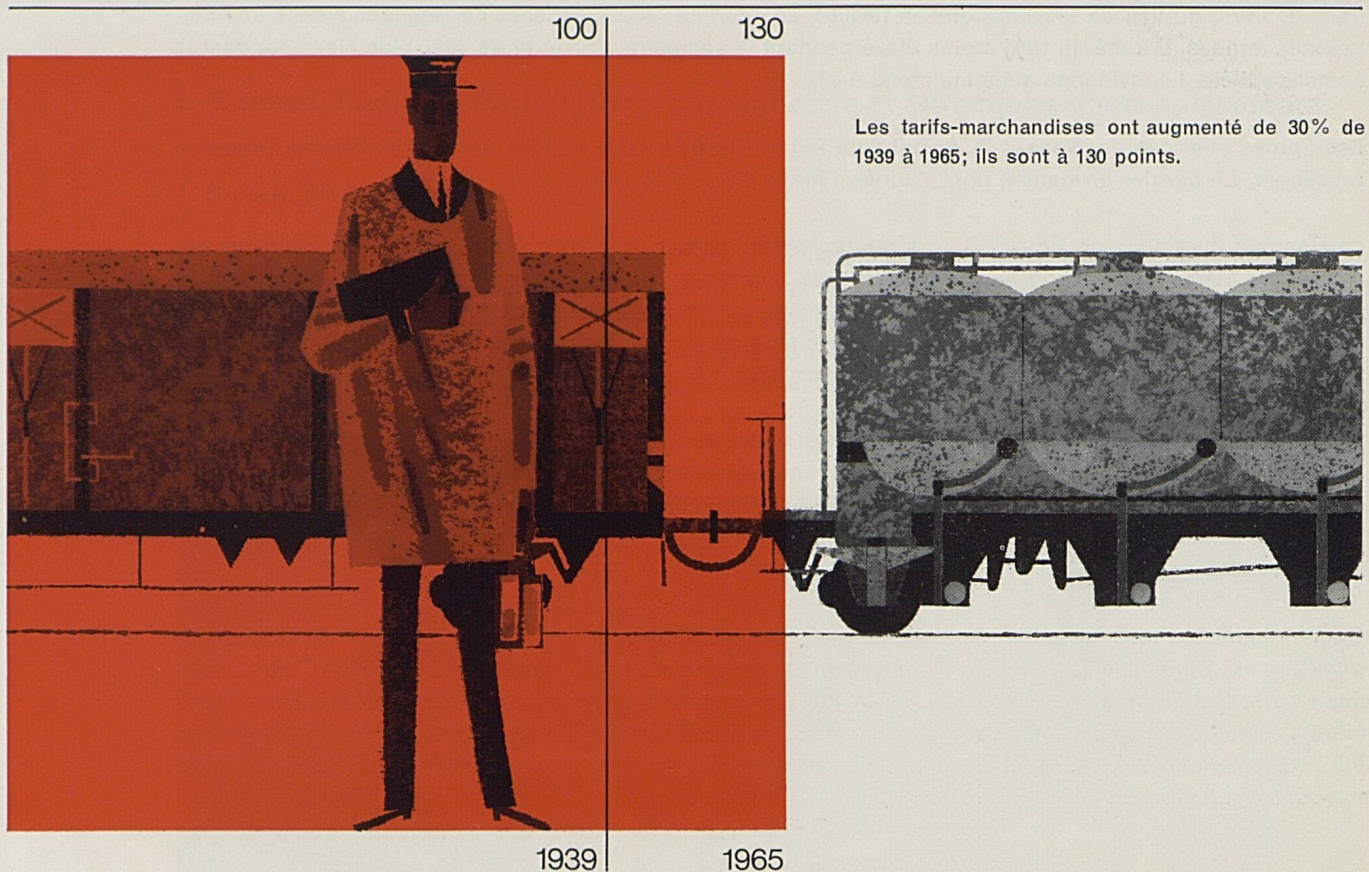
Seules sont mentionnées ci-après les entreprises auxquelles les Chemins de fer fédéraux sont intéressés pour un montant nominal supérieur à un million de francs. Ces participations s'élèvent à 67 millions de francs, ce qui correspond à 94% de toutes celles que le réseau détenait à fin 1965.

#### **1. Usines électriques communes**

Les Forces motrices de Göschenen S. A. ont fourni, au cours de leur troisième année d'exploitation (1964/65), 376,1 millions de kWh, dont 133,2 millions pour le semestre d'hiver et 242,9 pour le semestre d'été. La production totale est inférieure de 2,9 millions de kWh à celle de l'exercice précédent. Le dividende a été maintenu à 4%.

L'Usine électrique de l'Etzel S. A. a produit 299,4 millions de kWh au cours de l'exercice 1964/65, contre 151,7 millions l'année précédente. Jamais encore son rendement n'avait été aussi élevé. A vrai dire,

# Les tarifs-marchandises comparés à l'indice des prix de gros



123,7 millions de kWh seulement, ou 41,3%, concernent la production d'hiver. Une grande partie de l'eau disponible en été a dû être turbinée au fur et à mesure. Le dividende est resté fixé à 5%.

Les Forces motrices de Rapperswil-Auenstein S. A. ont enregistré en 1964/65 une production de 227,2 millions de kWh, au lieu de 159,9 millions en 1963/64. Le débit de l'Aar a dépassé de 19% la moyenne de nombreuses années. Il a été de 18% moins élevé pendant le semestre d'hiver et de 46% plus élevé pendant le semestre d'été. Le dividende a été maintenu à 4%.

Les Forces motrices de Wassen S. A. ont livré 270 millions de kWh en 1965, contre 264 millions l'exercice précédent. Le dernier dividende, pour l'année 1964, a été de 5%.

La Centrale thermique de Vouvry S. A. a poursuivi ses travaux de construction. Durant les premières semaines de 1965, l'exploitation expérimentale avec le premier groupe de machines a pu commencer. La société a appelé la seconde moitié du capital-actions, qui est maintenant entièrement libéré (30 millions de francs). Un emprunt de 35 millions de francs a été émis en mai, au taux de 5%. Le 30 septembre, le compte de construction s'élevait à 146,4 millions de francs (56,9 millions l'année précédente).

La Société valaisanne d'électricité Electra-Massa a elle aussi continué ses travaux de construction. Du capital-actions souscrit de 20 millions de francs, une nouvelle tranche de 5 millions a été appelée, de sorte qu'un montant de 15 millions de francs a maintenant été versé. Un emprunt de 20 millions, portant intérêt à 5%, a été émis en août. Le compte de construction, qui s'est accru de 26,7 millions, s'élevait le 30 septembre à 57,9 millions de francs.

Comme jusqu'ici, la Suisatom S. A. s'est bornée, en 1964/65, à coopérer à la construction de la centrale nucléaire expérimentale de Lucens, conformément au programme de la Société nationale pour l'encouragement de la technique atomique (SNA), en même temps qu'elle participait à diverses études. Le compte annuel se solde par un excédent de dépenses de 73 220 francs. Le capital-actions de 12 millions de francs a été entièrement libéré par l'appel des dernières tranches, qui représentent un montant total de 3 millions de francs. La participation des CFF est de 10 %.

## 2. Autres entreprises

INTERFRIGO, société ferroviaire internationale de transports frigorifiques, a encore amélioré son chiffre d'affaires. Le nombre des transports a passé à 217 191. Ils ont été exécutés dans la proportion de 27% à l'aide de wagons de la société et de 73% au moyen de matériel pris en location. Deux nouveaux réseaux ont adhéré à la société: le 1<sup>er</sup> janvier, les chemins de fer yougoslaves, et, le 1<sup>er</sup> septembre, les chemins de fer de l'Etat hongrois. Le dividende de l'exercice de 1964 a été de 12%. Si le capital social est relativement minime, les huit administrations fondatrices, parmi lesquelles figurent les Chemins de fer fédéraux, garantissent les emprunts et les prêts d'INTERFRIGO, qui s'élevaient à 813,3 millions de francs belges à la fin de l'exercice.

EUROFIMA, société européenne pour le financement de matériel ferroviaire, s'est procuré en 1965 les fonds suivants: un prêt de 20 millions de DM à 6<sup>1</sup>/<sub>8</sub>%, des emprunts publics de 40 millions de francs à 5% et de 60 millions de DM à 6% ainsi que divers crédits bancaires à des taux allant de 5<sup>1</sup>/<sub>4</sub> à 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>%. La valeur du matériel roulant qui a été mis à la disposition des administrations ferroviaires sur la base de contrats location-vente et de contrats de vente à crédit avec engagement de garantie a augmenté de 145 millions de francs; elle était de 669 millions à la fin de l'exercice. La société a de nouveau payé un dividende de 4%, ce qui est le maximum autorisé par les statuts.

Vingt ans après avoir repris son activité une fois la guerre finie, SWISSAIR, société anonyme pour la navigation aérienne, a connu un nouvel essor et enregistré le meilleur résultat depuis que la société existe. L'offre de 546,6 millions de tonnes-kilomètres représente une augmentation d'environ 11% par rapport au chiffre de l'année précédente. En dépit du renchérissement, les frais d'exploitation par tonne-kilomètre offerte ont encore pu être abaissés; ils ont en effet été ramenés de 89 à 85 centimes. Le taux moyen d'occupation des places a passé de 52,3 à 53,6%. Pour 1965, la société a distribué un dividende de 6%, plus un bonus de 7 francs par action.