

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1969)

Rubrik: Trafic et exploitation

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.03.2025

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

I. Trafic

Voyageurs

En 1969, les Chemins de fer fédéraux ont transporté 231,2 millions de personnes, soit 4,2 millions ou 1,9% de plus que l'année précédente. Exprimée en voyageurs-kilomètres, dont le nombre est passé de 7839 à 8071 millions, l'augmentation est encore plus accentuée, car elle s'inscrit à 3%. Quant au parcours moyen, il a été de 34,9 km, contre 34,5 km un an plus tôt.

Après plusieurs années de régression, le trafic voyageurs a recommencé à se développer un peu à partir de 1968, mais, comme le montrent les diagrammes, il n'est vraiment sorti du creux de la vague qu'au cours du dernier exercice. Les prestations en voyageurs-kilomètres de 1969 dépassent tous les résultats antérieurs, excepté ceux de 1964, année de l'Exposition nationale de Lausanne. Cette heureuse évolution est due essentiellement au mouvement d'expansion qui s'est amorcé dans l'économie vers le milieu de l'année et à un horaire notablement plus étoffé depuis le 1^{er} juin 1969.

Les recettes de l'ensemble du secteur voyageurs, qui englobent aussi celles des transports de bagages et d'automobiles accompagnées, se sont accrues de 58,3 millions de francs ou 10,3%, atteignant ainsi 624,8 millions. Cette progression des produits, plus marquée que celle du trafic, provient pour une bonne part du relèvement des tarifs du 1^{er} novembre 1968. Au début, l'alignement des prix sur les nouvelles charges a freiné la demande. En effet, durant le premier semestre de l'exercice considéré, le nombre des usagers est demeuré stable et la somme des voyageurs-kilomètres enregistrée un an plus tôt a été à peine dépassée. Toute l'augmentation du trafic s'est concentrée à peu près sur le second semestre.

Les voyages individuels à l'intérieur du pays se sont multipliés d'une manière réjouissante, ne serait-ce qu'en raison de la concession faite aux personnes âgées sur le prix de l'abonnement pour demi-billets, mais les voyages internationaux, stimulés surtout par l'évolution économique, se sont développés dans une mesure encore plus large. Le nombre des abonnements de parcours pour des trajets quotidiens à destination d'un lieu de travail ou d'étude est demeuré stationnaire, bien que ce titre de transport soit particulièrement avantageux. Depuis longtemps, l'abonnement général et l'abonnement de réseau, destinés surtout aux déplacements d'affaires, sont moins demandés, tandis que les ventes d'abonnements pour demi-billets sont montées en flèche, du fait, précisément, des conditions spéciales auxquelles ils sont cédés aux aînés.

Les recettes provenant des autres catégories de transport de voyageurs ont contribué dans une moindre mesure au bon résultat de l'exercice. Le nombre des véhicules automobiles acheminés à travers les tunnels alpins, qui avait beaucoup baissé en 1968, est quelque peu remonté.

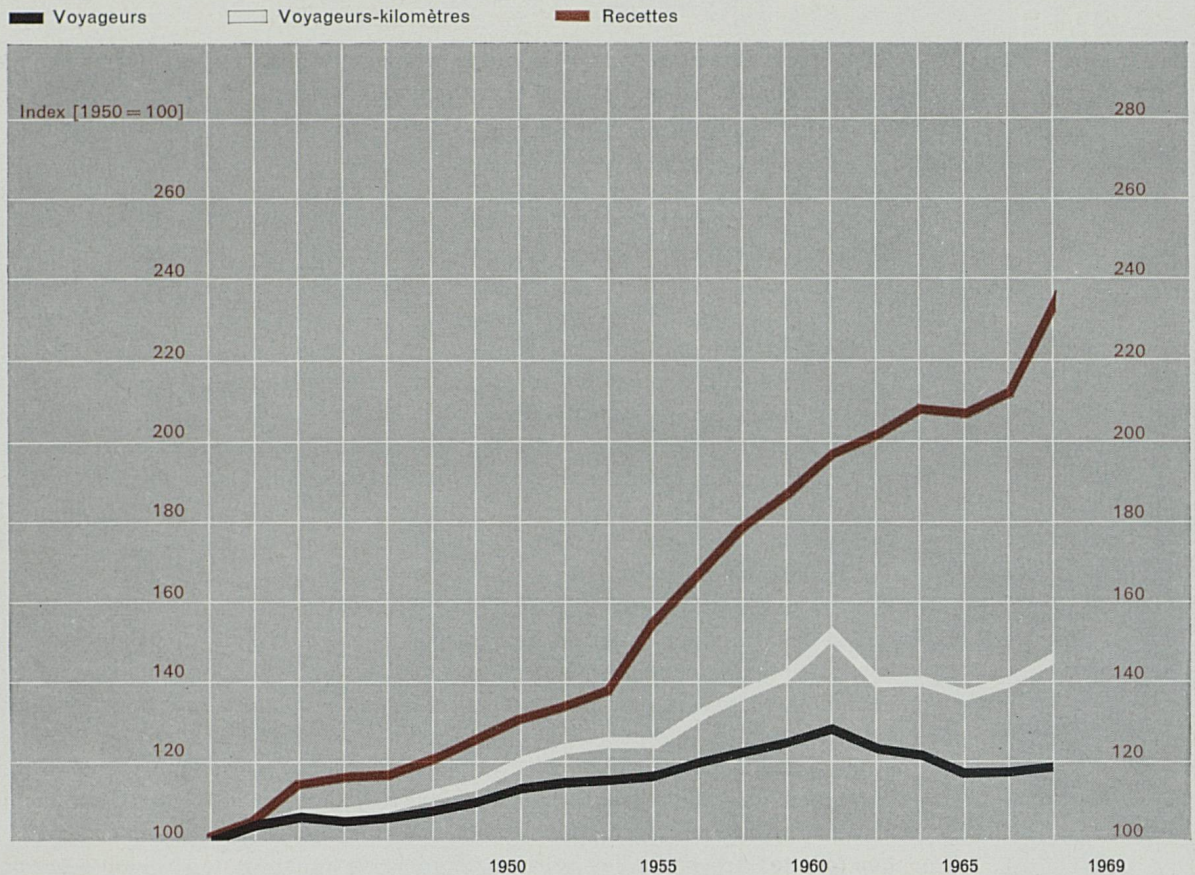
Marchandises

Pour la première fois, le seuil des 40 millions de tonnes a été franchi, le volume effectif des transports étant même de 42,6 millions de tonnes, ce qui dénote, par rapport à 1968, une augmentation de 2,9 millions de tonnes ou 7,2%, c'est-à-dire nettement supérieure à celle des exercices précédents (taux de croissance moyen entre 1960 et 1968: 3,9%). Selon les prévisions de trafic à moyen terme, un tel tonnage n'aurait dû être atteint qu'après 1970. L'avance constatée s'explique par la forte expansion économique et, dans une mesure non négligeable, par une prospection active du marché. Le succès obtenu est d'autant plus appréciable que la concurrence a redoublé dans tous les secteurs, spécialement dans le trafic international. Le mouvement s'est accéléré tout au long de l'année, excepté durant le mois de février. En juillet et en octobre, il a fallu faire face à des pointes de plus de quatre millions de tonnes.

Les produits du trafic marchandises, en hausse de 88,7 millions de francs ou 10,6%, représentent 924,7 millions. Le relèvement des tarifs du 1^{er} janvier 1969 a rendu la progression plus sensible au niveau des recettes qu'à celui du tonnage.

Les CFF ont installé dans les aérogares de Genève-Cointrin et de Zurich-Kloten leurs propres bureaux de renseignements, où les passagers peuvent se procurer, à leur descente d'avion, les billets dont ils ont besoin pour continuer leur voyage par chemin de fer.

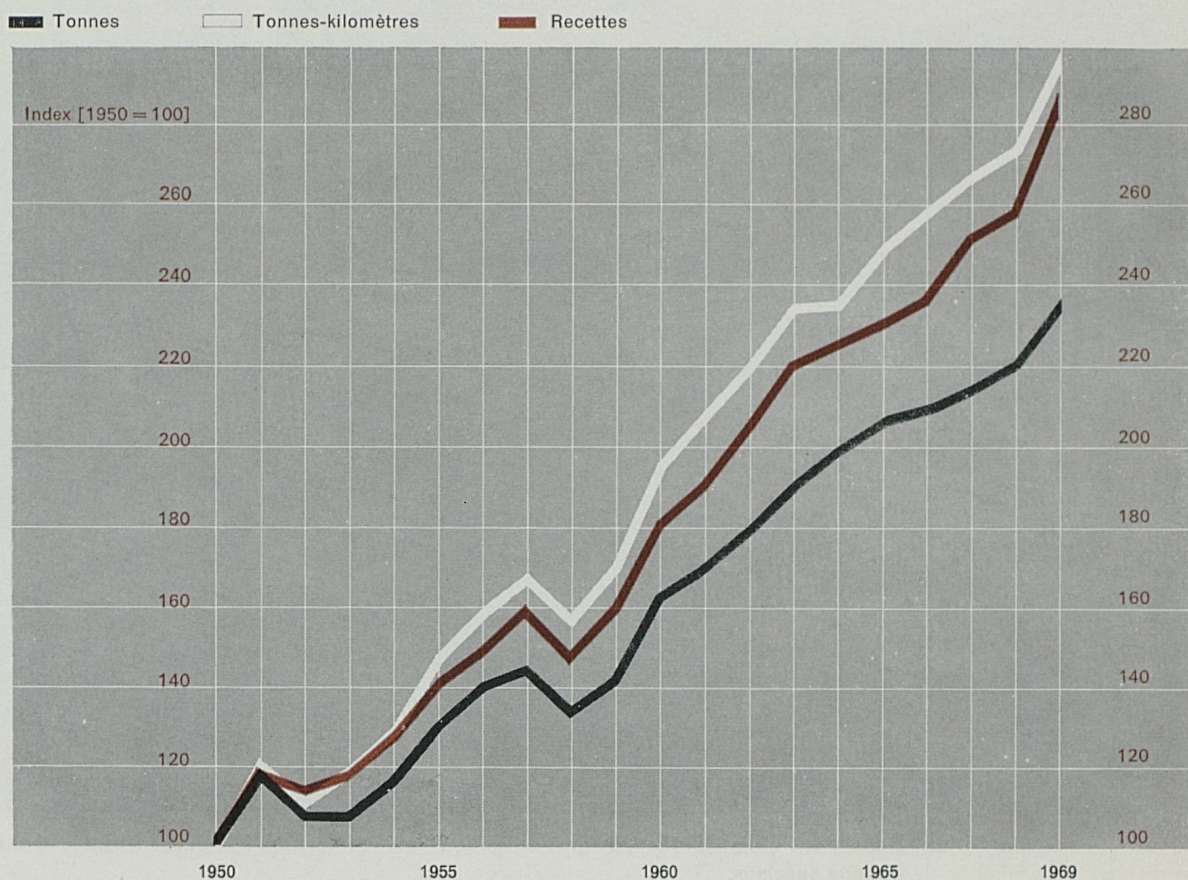
Evolution du trafic voyageurs



	1950	1955	1960	1965	1969
Voyageurs (en millions)	193,9	208,4	225,8	238,5	231,2
Voyageurs-kilomètres (en milliards)	5,62	6,27	7,00	7,86	8,07
Recettes (en millions de fr.)	264,7	317,6	409,9	537,3	624,8

Le trafic suisse, qui s'est accru dans l'ensemble de 6,3%, totalise 31,6 millions de tonnes. Les transports du marché intérieur, y compris les expéditions des raffineries de pétrole, se sont inscrits à 16,7 millions de tonnes (+4,4%), les importations par fer et les arrivages enlevés dans les ports rhénans à 13,0 millions (+8,8%) et les exportations à 1,9 million (+6,5%). La croissance du trafic ferroviaire suisse l'emporte sur celle de l'économie – l'augmentation du produit national brut réel est de 5% – en particulier à cause de la forte impulsion reçue des transports en relation avec le commerce extérieur. La nouvelle statistique publiée par la Direction générale des douanes au sujet de l'activité des transporteurs révèle que 69% des arrivages et 66% des expéditions pour l'étranger sont confiés au train. Ces données comprennent aussi le tonnage transbordé entre le bateau et le chemin de fer dans les ports du Rhin. Si la part du rail, qui varie beaucoup selon les articles (96% des importations de charbon, 13% de celles de matières premières), est en soi satisfaisante, il ne faut pas oublier que le camion gagne toujours du terrain dans les échanges extérieurs de marchandises autres que les pondéreux. Dans l'acheminement de ces derniers, qui constituent le plus clair des importations, le chemin de fer est en état de sauvegarder une position relativement forte. Durant l'exer-

Evolution du trafic marchandises



	1950	1955	1960	1965	1969
Tonnes (en millions)	18,0	23,3	29,2	37,1	42,6
Tonnes-kilomètres (en milliards)	2,08	3,06	4,04	5,19	6,14
Recettes (en millions de fr.)	325,0	454,7	582,4	746,2	924,7

cice, le trafic suisse a été en outre caractérisé par le fait que tous les groupes de marchandises ont procuré de nouvelles recettes, parfois importantes. Seul le charbon a fait exception, le repli étant imputable aux changements de structures de l'économie énergétique.

Le trafic international par fer a pris encore un plus grand essor que le trafic suisse. En augmentant de 10,2%, il a atteint le chiffre respectable de 10,7 millions de tonnes. De 1960 à 1968, le taux de croissance moyen était de 5,8%. Sur les 980 000 tonnes supplémentaires de 1969, 760 000 (+12,5%) provenaient du transit nord-sud – en dépit du recul continu des expéditions de charbon et de la stagnation des envois de ferraille –, 200 000 (+7,3%) du transit sud-nord et 20 000 (+2,4%) des autres courants de trafic. Le transit ferroviaire par les ports rhénans représente, avec un million de tonnes, à peine le dixième du total; il a diminué de 150 000 tonnes par suite des basses eaux. Le nombre des transcontainers acheminés en charge entre deux points frontières a crû rapidement. Il est passé, d'un exercice à l'autre, de 4500 à 20 000 et le chargement de 75 000 tonnes à 350 000. En outre, plus de 3700 véhicules routiers déplaçant au total 56 000 tonnes de marchandises



Dans le trafic «kangourou», de gros camions et leurs remorques franchissent rapidement de grandes distances sur des wagons spéciaux.

ont traversé le pays sur des wagons spécialisés entre Bâle et le sud, par le Saint-Gothard. Le mouvement correspondant de 1968 se chiffrait par 1400 véhicules et 25 000 tonnes. La formule camion-wagon est ainsi appliquée à 30% de l'ensemble du transit routier.

Les 9,8 millions de tonnes en provenance et à destination de l'Italie ont constitué, à elles seules, plus de 90% de la totalité du transit suisse: 7,5 millions de tonnes ont passé par le Saint-Gothard, 2,3 millions par le Simplon (Lötschberg: 1,8 million de tonnes). Les nombreuses grèves survenues dans ledit pays ont considérablement perturbé les transports. La régularité et la qualité du trafic entre les réseaux intéressés en ont beaucoup souffert. En Italie toujours, les arrêts de production se sont traduits par un fléchissement des exportations, mais la perte de transport qui en est résultée pour les chemins de fer a été compensée jusqu'à un certain point par de nouvelles importations.

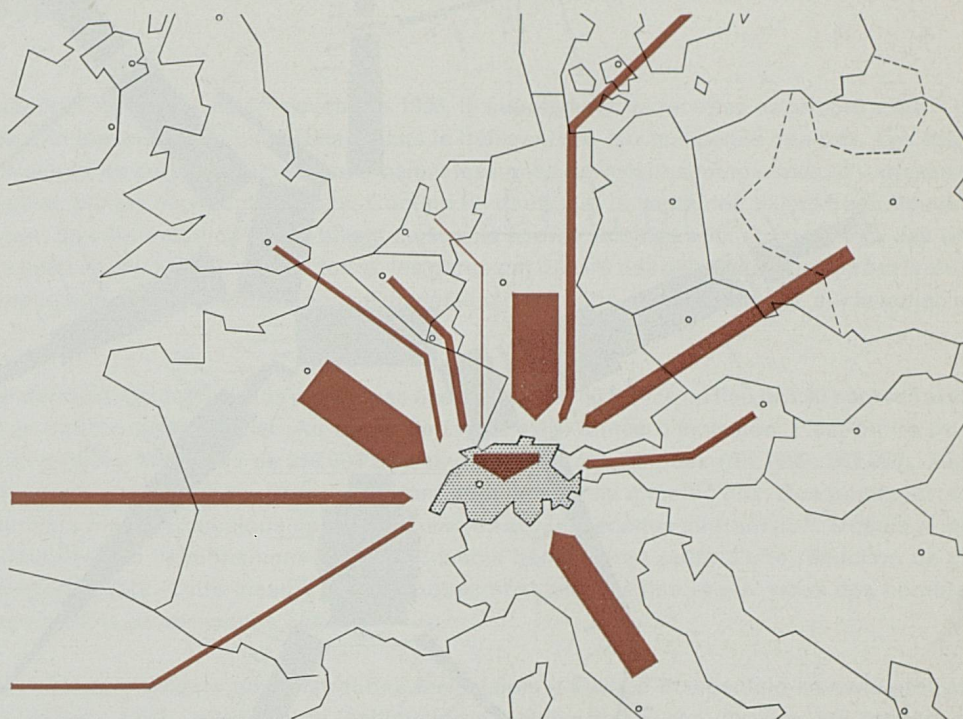
Le transit écoulé par les Chemins de fer fédéraux en 1969 équivalait au quart du volume global de leurs transports ou, exprimé en tonnes-kilomètres, à la moitié de leurs prestations de trafic. Ces courants internationaux, qui empruntent les lignes CFF et BLS (Berne-Lötschberg-Simplon), ont amélioré de près de 300 millions de francs la balance suisse des revenus, ce qui représente pour l'économie nationale un apport deux fois plus élevé qu'en 1960.

Importations et exportations acheminées par le rail en 1969, par pays de provenance et de destination

Importations

Milliers de tonnes

Italie	1 504
Espagne/Portugal	131
France	2 615
Grande-Bretagne	167
Belgique/Luxembourg	410
Pays-Bas	121
République fédérale d'Allemagne	2 413
Scandinavie	374
Pays de l'Est	811
Autriche	391
Outre-mer	235
Marchandises enlevées dans les ports rhénans	3 805
Total	12 977



Exportations

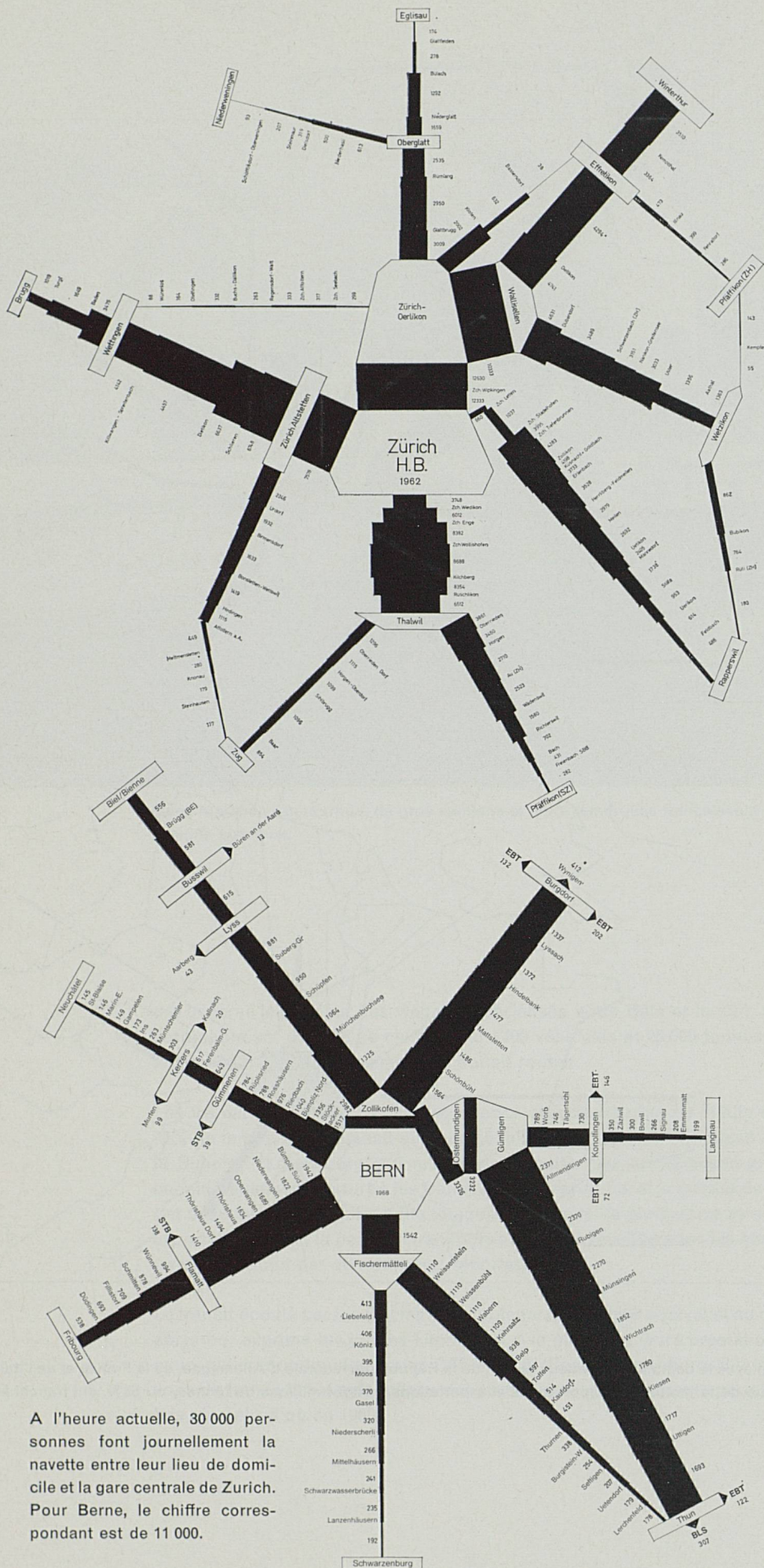
Milliers de tonnes

Italie	593
Espagne/Portugal	26
France	94
Grande-Bretagne	54
Belgique/Luxembourg	18
Pays-Bas	19
République fédérale d'Allemagne	263
Scandinavie	79
Pays de l'Est	101
Autriche	336
Outre-mer	191
Marchandises acheminées vers les ports rhénans	118
Total	1892



Dans les transports ferroviaires en relation avec le commerce extérieur, la part de la République fédérale d'Allemagne, de la France et de l'Italie réunies est de 9,5 millions de tonnes, ou 64%. Plus de la moitié des importations et exportations, soit 8,4 millions de tonnes, ou 56%, ont franchi la frontière à Bâle (ports du Rhin compris).

Transports régionaux assurés par le rail: l'exemple des agglomérations de Zurich et de Berne



Nombre journalier d'abonnés d'une gare à l'autre.

1000 personnes

A l'heure actuelle, 30 000 personnes font journalièrement la navette entre leur lieu de domicile et la gare centrale de Zurich. Pour Berne, le chiffre correspondant est de 11 000.

1000 personnes

II. Tarifs et ventes

Voyageurs

Après la hausse générale des tarifs du 1^{er} novembre 1968, le supplément de recettes escompté a été à peu près atteint en 1969. Cet exercice a été caractérisé, dans le trafic suisse, par la stabilité des prix. Les seules modifications intervenues, de portée minime, concernaient les lignes ferroviaires remplacées, d'une manière provisoire ou définitive, par un service d'autobus. Comme de coutume, la vente des billets du dimanche a repris pendant l'hiver, de même que celle des billets de simple course valables pour le retour lors des principales expositions suisses. Du 1^{er} mai au 31 octobre, les gares ont délivré des billets d'excursion à prix réduit, notamment à destination du chemin pédestre nouvellement aménagé entre Airolo et Biasca, sur la rampe sud du Saint-Gothard.

L'abonnement pour demi-billets destiné aux personnes âgées, qui vaut 50 francs au lieu de 290 pour les autres usagers, a connu un succès exceptionnel. Au cours de la première année d'émission, c'est-à-dire du 1^{er} novembre 1968 au 31 octobre 1969, plus de 250 000 de ces cartes ont été vendues (fin 1969: 262 000). Ainsi, sur quelque 750 000 ayants droit, environ un tiers profitent déjà des billets à moitié prix. Des pointages sont en cours pour déterminer les répercussions de cette innovation sur les recettes de transport. Depuis le mois de mai 1969, tout détenteur de l'abonnement pour demi-billets bénéficie en outre d'une réduction de 30% sur le prix des billets collectifs. Cette mesure répond notamment aux besoins et aux vœux des nombreux titulaires de l'abonnement pour personnes âgées.

Dans le trafic international, plusieurs administrations ferroviaires d'Europe occidentale se sont groupées pour créer, le 1^{er} novembre 1969, une pièce de légitimation appelée «Rail Europ Junior», qui procure aux jeunes, jusqu'à l'âge de 21 ans révolus, une réduction de 25% sur le prix des parcours empruntant les lignes de deux pays au moins. La Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal, l'Espagne et la Suisse sont compris dans le rayon de validité de la carte. A la fin de l'année, près de mille jeunes gens et jeunes filles domiciliés en Suisse avaient déjà profité de cette facilité. La vente aux guichets CFF d'arrangements forfaitaires de diverses agences de voyages pour des vacances balnéaires par le rail s'est poursuivie avec un succès croissant. Le développement des voyages en groupe organisés par les gares à destination de centres touristiques suisses a été également remarquable.

Avec le concours des agences de voyages étrangères, des bureaux de l'Office national suisse du tourisme et d'administrations ferroviaires, les Chemins de fer fédéraux ont intensifié la prospection du marché international. Sur le vu des bonnes expériences faites au Japon, la vente des titres de transport réservés au marché d'outre-mer (Eurailpass, Eurailtariff, Eurailgroup) a été étendue à l'Australie, à la Nouvelle-Zélande, à l'Afrique du Sud et à Hongkong. La dévaluation du franc français, la réévaluation du mark allemand et le relèvement des prix de transport dans dix pays ont provoqué d'innombrables changements dans les tarifs internationaux.

Parmi les autres modifications apportées aux tarifs, il sied de signaler la réduction appliquée aux transports d'automobiles accompagnées dans le service international depuis le 1^{er} avril 1969. Elle est accordée lorsque deux chargements ou plus ont lieu dans une période de deux mois ou quand plus de deux personnes accompagnent le véhicule. Pour faire connaître les multiples innovations en matière de transport et de tarif ainsi que les avantages des voyages par chemin de fer, le service de publicité ne s'est pas borné à employer l'affiche, le prospectus, l'annonce et les autres moyens traditionnels; pour la première fois, il a fait passer des «spots» publicitaires à la télévision suisse.

Marchandises

Les aménagements des tarifs marchandises préparés en 1967 et en 1968 ont pris effet le 1^{er} janvier 1969. A l'origine, ils devaient entrer en vigueur successivement le 1^{er} novembre 1968 pour les envois de détail, le 1^{er} janvier 1969 pour les wagons complets et le 1^{er} mai suivant pour le trafic de détail (mesures spéciales). Le supplément de recettes escompté oscillait entre 63 et 65 millions de francs. Les projets, présentés à deux

séances de commission et à une assemblée plénière de la Conférence commerciale, ont paru excessifs aux yeux des représentants de l'économie, si bien qu'un remaniement partiel s'est imposé. Les propositions concernant la nouvelle structure des tarifs pour wagons complets et les taxes accessoires ont été à peu près les seules à être admises telles quelles. A l'issue des pourparlers, il a fallu s'accommoder d'une réduction de 8 millions de francs sur les rentrées attendues primitivement. De plus, par la suite, la mise en vigueur de la tarification au volume (taxation fondée sur le poids et l'encombrement) pour les envois de détail et le relèvement des poids minimaux à taxer pour les boxes et palettes ont été reportés au 1^{er} janvier 1970, de sorte que les recettes procurées en 1969 par la réforme tarifaire devaient être encore d'une cinquantaine de millions de francs.

Les incidences financières marquantes de l'ajustement des tarifs du 1^{er} janvier 1969 ne peuvent pas encore être appréciées avec exactitude. Tout donne à penser que, dans l'ensemble, l'évolution des tarifs internationaux, la concurrence accrue du camion et une certaine modification de la structure du trafic ont empêché d'atteindre les 50 millions de francs prévus. A peu près la moitié des 88,7 millions de francs encaissés en plus au cours de l'exercice proviennent de l'augmentation des tarifs, qui a par conséquent causé un renchérissement réel des ports de quelque 5%.

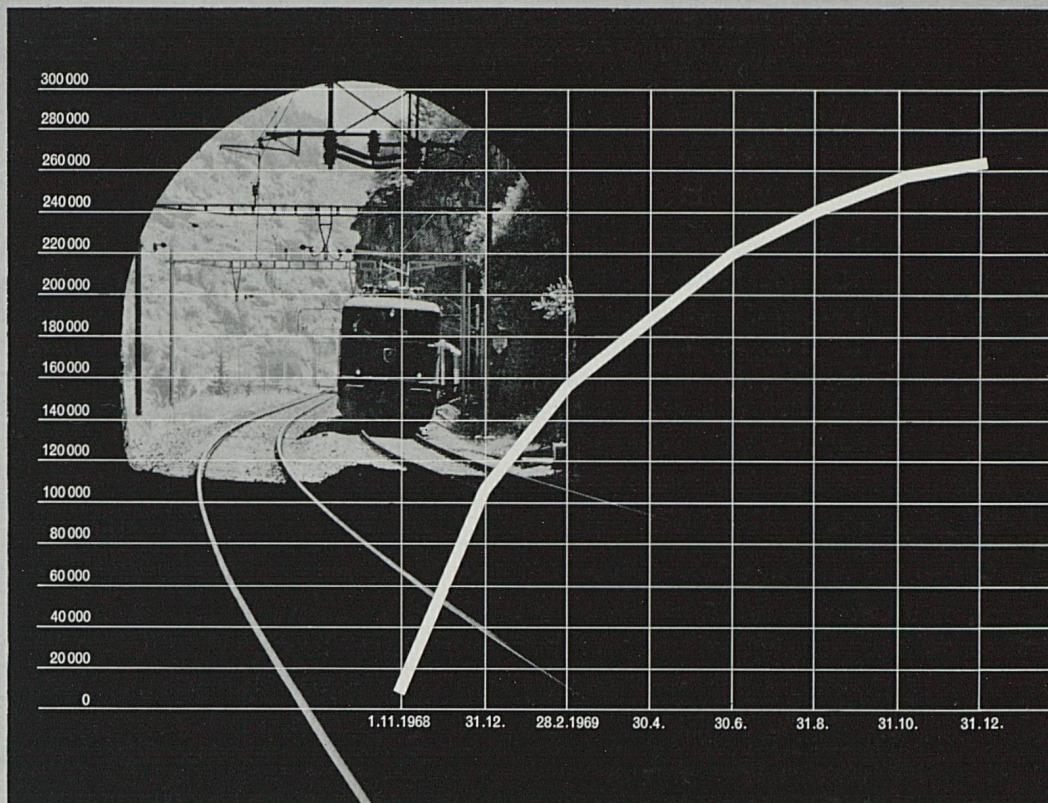
La dévaluation de 11,1% du franc français a eu des répercussions particulièrement sensibles dans le secteur international. Elle a, par exemple, fait baisser les prix de transport sur la ligne de Modane et, pour que les itinéraires suisses demeurent compétitifs, il a fallu adapter en conséquence les tarifs directs qui leur sont applicables. Le manque à gagner a été d'environ 300 000 francs. Quant à la réévaluation du mark allemand, de 8,5%, ses avantages et ses inconvénients se sont à peu près équilibrés.

III. Exploitation

Les services voyageurs ont été renforcés, à partir du changement d'horaire du 1^{er} juin, de 6600 kilomètres-trains ou 4,2% par jour. Il s'agissait essentiellement de faire un effort pour juguler, grâce à une meilleure offre de transport, le recul du trafic qui se manifestait depuis quelques années. Ces mesures ont partiellement abouti. Par ailleurs, le nouvel horaire des trains de marchandises a fait augmenter de 3700 kilomètres les circulations régulières des jours ouvrables.

Le développement rapide et imprévisible du trafic marchandises, les prestations accrues qu'il implique et l'extension des services voyageurs ont engendré des pointes de trafic extraordinaires sur les grandes artères. Quant aux difficultés constatées, elles provenaient des irrégularités du mouvement, elles-mêmes souvent imputables à des causes d'origine étrangère (grèves, longues formalités à la frontière, etc.). Le manque de personnel s'est également fait sentir. En définitive, le gros trafic de 1969 n'a pu être assuré que grâce à l'effort exceptionnel fourni par les agents. Il en est résulté pour eux, dans l'accomplissement de leur tâche, des désagréments non négligeables, auxquels il importe de remédier par la mise en œuvre de tous les moyens propres à rétablir une situation normale sur le réseau.

Le «Courrier du rail» du service de publicité est destiné à resserrer les liens entre le chemin de fer et les usagers. La page reproduite ici renseigne les lecteurs, par le texte et par l'image, sur l'abonnement pour personnes âgées.



La courbe du contentement

La popularité de l'abonnement pour personnes âgées, institué il y a un peu plus d'un an, ne se dément pas. D'après les dernières constatations, plus de 260 000 « aînés » ont fait usage de cette offre avantageuse, pour voyager en train à leur guise. Vu le prix, cela n'a rien d'étonnant.

Les bénéficiaires actuels et futurs de cet abonnement prendront connaissance avec intérêt des innovations que

voici :

– L'abonnement peut être renouvelé simplement par l'apposition d'une fiche. Si vous ne vous êtes pas laissé pousser une belle barbe qui vous rende méconnaissable, une

nouvelle photographie n'est pas nécessaire. Pour 50 francs seulement, l'abonnement est renouvelé pour un an.

– Le voyageur qui renouvelle son abonnement a le droit d'utiliser les cartes supplémentaires avec feuillets d'abonnement général qui lui restent.

– A titre d'essai, les abonnés sont autorisés à se procurer, en nombre illimité, des billets d'aller et retour non compostés, qui leur conféreront une plus grande liberté de mouvement. Les intéressés inscriront la date eux-mêmes, au début du voyage.

Faites monter la courbe du contentement en voyageant à demi-tarif et sans souci !

La sécheresse exceptionnelle de l'automne ayant fait baisser les eaux du Rhin, les arrivages ont passé au rail dans une forte proportion dès le mois d'octobre. Les installations ferroviaires de la région bâloise ont eu à écouler alors un tel trafic supplémentaire que des mesures spéciales s'imposèrent. La mise en service, à fin mai, de la première partie de la gare de triage du Limmattal a eu d'heureux effets pour la région zurichoise. L'augmentation de potentiel qu'elle procure a permis de traiter des trains de marchandises en nombre accru et de former de nouveaux convois, surtout en direction de l'ouest.

La part des pondéreux acheminés par des trains programmés s'est développée durant l'exercice au point d'atteindre 13% de l'ensemble des transports par wagons complets. Les carburants et combustibles liquides constituaient, avec le gravier, à peu près les deux tiers de ces envois.

La nouvelle gare de triage de Chiasso, en exploitation, selon des concepts modernes, depuis le printemps 1967, rend de bons services sur l'axe nord-sud, où le trafic est extrêmement dense. A noter encore que des pourparlers ont eu lieu en 1969 avec les Chemins de fer italiens de l'Etat au sujet de l'agrandissement des gares frontières de Brigue et de Domodossola, où il s'agit d'améliorer les conditions d'exploitation. L'Italie est disposée à aménager un nouveau faisceau de voies à Domodossola et les CFF envisagent d'augmenter de douze le nombre des voies de triage à Brigue.