

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1970)

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: 05.05.2025

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

I. Trafic

Voyageurs

Les Chemins de fer fédéraux ont transporté au cours de l'exercice 230,8 millions de personnes. Ce chiffre est supérieur à ceux de 1967 et de 1968, mais il est en retrait de 0,4 million ou 0,2% sur celui de 1969, ce qui dénote, dans l'ensemble, un certain plafonnement. Par bonheur, les prestations de trafic se développent toujours: le nombre des voyageurs-kilomètres est passé de 8071 millions en 1969 à 8168 millions en 1970, d'où une progression de 1,2%.

Si le volume du trafic n'a pas été tout à fait satisfaisant l'an dernier, le résultat financier s'est en revanche amélioré quelque peu. Compte tenu des transports de bagages et d'automobiles accompagnées, les recettes voyageurs se sont en effet accrues de 11,6 millions de francs ou 1,9%, atteignant ainsi 636,4 millions. En 1969, la progression avait été de 10,3%, mais elle résultait pour les trois quarts du relèvement des tarifs du 1^{er} novembre 1968.

Le supplément de recettes de 1970 provient pour un quart de l'essor du trafic international. En ce qui concerne le mouvement intérieur, il n'y a pour ainsi dire pas eu de variation dans les voyages individuels. Les déplacements en groupe se sont multipliés d'une manière réjouissante. A part l'abonnement de réseau, les abonnements pour voyages d'affaires ou touristiques ont été d'un meilleur rendement. Enfin, la recette provenant des abonnements de parcours, pour des trajets en nombre illimité ou occasionnels, a un peu augmenté.

Dans les transports de véhicules à moteur à travers les tunnels alpins, la reprise qui avait succédé en 1969 au net fléchissement de l'exercice antérieur s'est accentuée. Inversement, la recette procurée par les bagages a encore diminué.

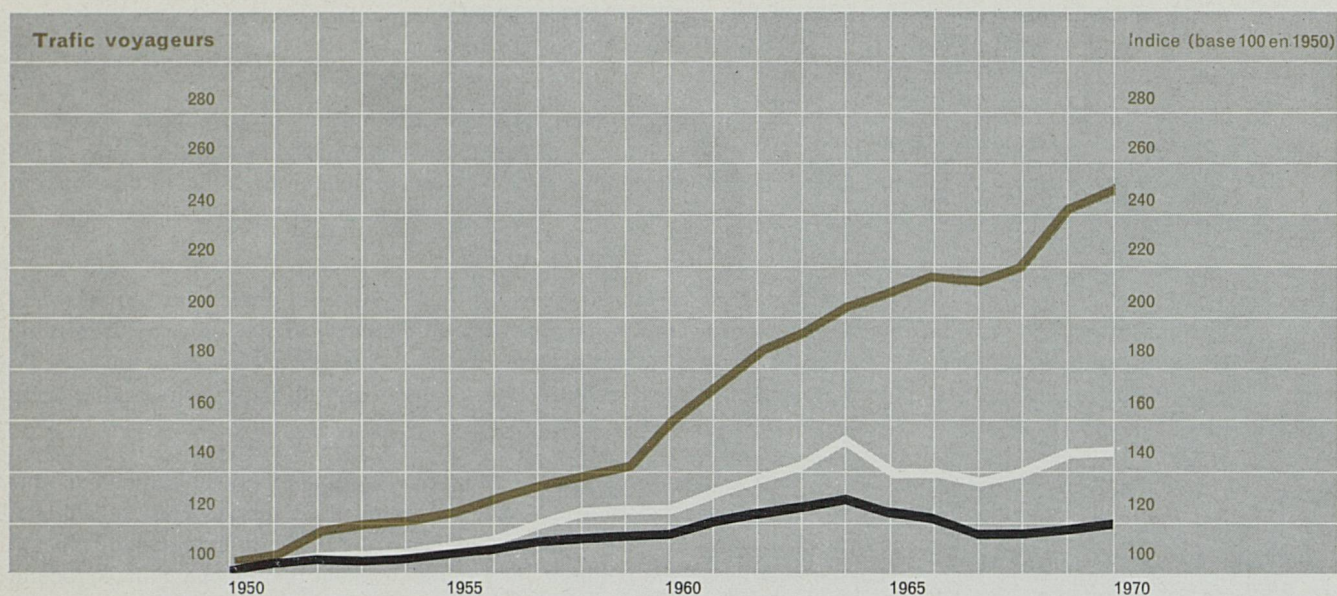
Au cours des onze années écoulées, le nombre des voyageurs a commencé par monter rapidement, à telle enseigne qu'il était de 248 millions en 1964, année de l'Exposition nationale, contre 225,8 quatre ans plus tôt. Il a ensuite décru jusqu'en 1967, pour se stabiliser autour de 230 millions. De 1960 à 1970, le total des usagers a augmenté de 5 millions ou 2%, celui des voyageurs-kilomètres de 16%. Les produits, qui étaient encore de 410,0 millions de francs en 1960, se sont chiffrés l'an dernier par 636,4 millions, soit 55% de plus.

Toujours par rapport à 1960, en particulier sous l'effet des deux révisions générales de 1964 et de 1968, la hausse de l'indice des tarifs a été de 34%, tandis que celui des prix à la consommation s'alourdissait de 39%. Le billet de chemin de fer a donc moins renchéri que le coût de la vie en général.

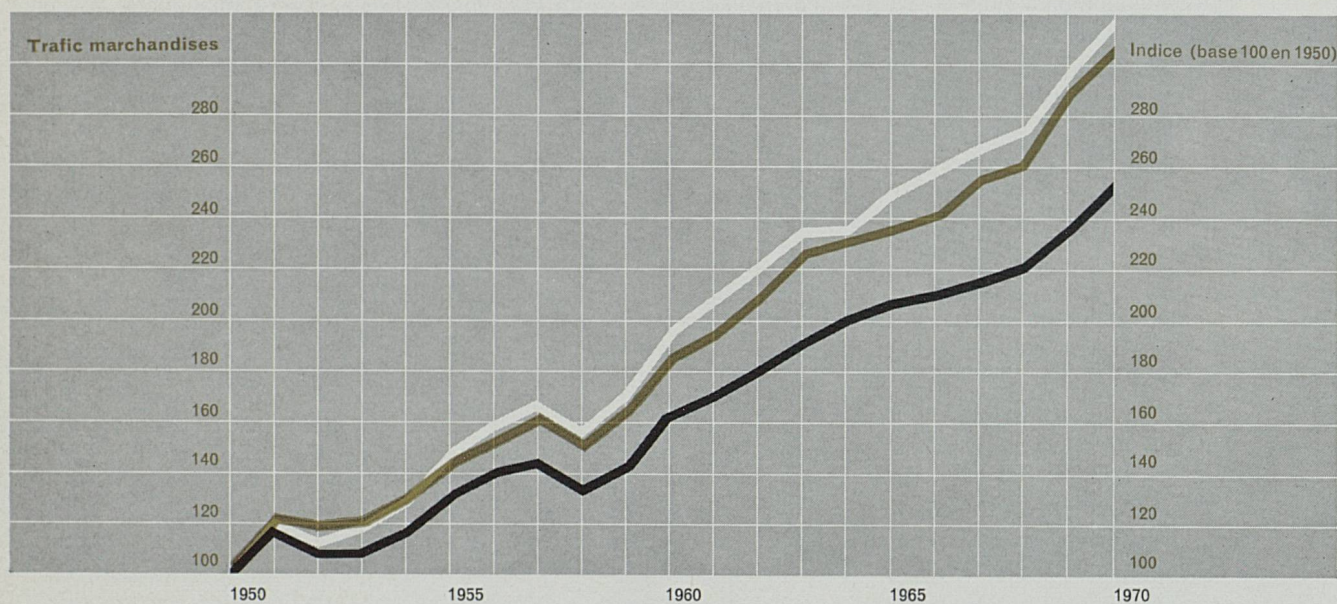
Marchandises

En 1970, le développement des transports de marchandises a été tout aussi extraordinaire qu'en 1969, car il s'inscrit à 3,0 millions de tonnes ou 7,2%, ce qui porte le total au niveau record de 45,6 millions de tonnes. Le taux de croissance des prestations de trafic est même de 7,4%, de sorte qu'elles ont atteint 6,59 milliards de tonnes-kilomètres. Cinq fois dans l'année – en 1969, une seule fois – le mouvement d'un mois a doublé le cap des quatre millions de tonnes, avec une pointe de 4,3 millions en octobre. Cet essor ininterrompu est toujours dû à l'expansion économique, dont le rythme n'a fléchi ni en Suisse ni à l'étranger. Le chemin de fer a surtout profité des importations et du transit. Quant aux recettes marchandises, en augmentation de 53,7 millions de francs ou 5,8%, elles se sont élevées à 978,4 millions. Des modifications de structure – préférence accordée aux voies de transit les plus courtes, importance croissante des articles de masse à bas tarif dans les importations et le trafic intérieur, mouvement invariable des exportations et des envois de détail – font que l'augmentation des produits n'a pas été aussi rapide que celle du trafic, qui semble dès lors être plutôt d'ordre quantitatif.

Le trafic suisse, qui englobe les échanges extérieurs et les transports intérieurs, a fait en 1970 un bond en avant de 7,1% et a passé à 33,8 millions de tonnes. Les importations acheminées par fer, qui se sont développées à la cadence de l'ensemble des arrivages, ont représenté 14,3 millions de tonnes (+10,2%), tandis que



■ Voyageurs (en millions)	193,9	208,4	225,8	238,5	230,8
□ Voyageurs-kilomètres (en milliards)	5,62	6,27	7,00	7,86	8,17
■ Recettes (en millions de fr)	264,7	317,6	409,9	537,3	636,4



■ Tonnes (en millions)	18,0	23,3	29,2	37,1	45,6
□ Tonnes-kilomètres (en milliards)	2,08	3,06	4,04	5,19	6,59
■ Recettes (en millions de fr)	325,0	454,7	582,4	746,2	978,4

les exportations confiées au rail, soit 1,9 million de tonnes (+ 0,2%) dénotent une stagnation comparable à celle des expéditions à destination de l'étranger en général. Les transports intérieurs, un peu plus fournis que l'année précédente, ont progressé de 5,4% (4,4%), totalisant ainsi 17,6 millions de tonnes. Les envois de détail se sont maintenus au niveau de 2,2 millions de tonnes. Dans le trafic suisse par wagons complets, toutes les catégories de marchandises, à part le charbon et les textiles, sont mieux représentées, mais en tête de liste figurent les produits de gros tonnage tels que les matériaux de construction, les liants, les hydrocarbures, le fer et le bois.

Le transit ferroviaire international s'est accru de 7,7%, au point d'atteindre pour la première fois 11,5 millions de tonnes. Ce chiffre comprend 7,2 millions de tonnes (64%) à destination de l'Italie, 3,2 millions (27%) en provenance de ce pays et 1,1 million de tonnes (9%) échangées dans d'autres directions. Sur les 11,5 millions de tonnes, la ligne du Saint-Gothard en a écoulé 7,9 millions (70%), celle du Simplon 2,5 millions (22%). Au nord, 9,0 millions de tonnes (79%) ont franchi la frontière à Bâle; au sud, Chiasso a enregistré un mouvement de 6,7 millions de tonnes (59%). Si satisfaisant que soit le développement ininterrompu du transit, il ne faut pas perdre de vue le fait que diverses circonstances telles que les troubles survenus en Italie et les difficultés en rapport avec la capacité du chemin de fer, qui ont été à vrai dire atténuées par une planification souple des transports nord-sud, se sont traduites dans les courants de trafic par des modifications préjudiciables au rendement. En particulier, le mouvement entre l'Allemagne et l'Italie (3,7 millions de t., comme en 1969) a cessé de se développer, parce que certaines marchandises, dont la ferraille, les métaux ouvrés, les machines et le bois, ont passé en partie à d'autres moyens de transport ou à des itinéraires concurrents. Il y a eu en revanche des améliorations dans le sens Italie-Allemagne et entre l'Italie, d'une part, la France, le Benelux et la Grande-Bretagne, d'autre part.

Le trafic combiné s'est de nouveau accru dans une proportion notable. Les transcontainers chargés, au nombre de 41 000 (23 000 l'année précédente), ont acheminé 670 000 tonnes (370 000 t.) de marchandises, principalement en transit. Les transports de camions gros porteurs ont également pris une ampleur appréciable. Il s'agit de trains routiers complets qui sont chargés sur des wagons spéciaux et qui parcourent ainsi de longues distances à des vitesses élevées, tandis que la répartition de détail à destination se fait de nouveau par la route. Durant l'exercice, 5300 camions (4000), d'un poids brut total de 113 000 tonnes (83 000 t.) ont été véhiculés de cette manière entre Bâle et Melide d'une part, Düsseldorf et Milan d'autre part. Le trafic combiné représente 6% de l'ensemble du transit.

Fait remarquable, une fois de plus le mouvement international, qui englobe les importations, les exportations et le transit, constitue, avec ses 27,7 millions de tonnes, 61% bien comptés de l'ensemble des transports de marchandises. Il contribue à l'accroissement du trafic pour pas moins de 70% (2,15 sur 3,05 millions de t.). Les transports internationaux par fer dépendent pour une large part de la Communauté économique européenne (CEE), vu que 74% des importations directes, 54% des exportations et 93% du transit concernent les pays de son secteur.

Un examen rétrospectif des années 1960 à 1970 fait apparaître l'évolution suivante dans le trafic marchandises des CFF:

	1960	1970	Augmentation en %
Trains-kilomètres marchandises, en millions	24,0	30,6	28
Volume des transports, en millions de tonnes	29,2	45,6	56
– importations, exportations et trafic suisse	23,0	34,1	48
– transit	6,2	11,5	85
Prestations de trafic, en milliards de tonnes-kilomètres	4,04	6,59	63
Recettes, en millions de francs	582,4	978,4	68

Sous l'impulsion de la forte croissance de l'économie suisse et de l'expansion des échanges entre les pays à l'origine du transit, le tonnage transporté par les Chemins de fer fédéraux s'est développé de 56% au cours de la dernière décennie. Le transit a progressé de 85%, le tonnage kilométrique de 63%. L'accroissement

du trafic a été plusieurs fois supérieur à celui du chiffre de la population (+15%) et, dans la mesure où il concerne le commerce extérieur et les transports intérieurs (+48%), il s'est beaucoup rapproché de l'augmentation du produit national brut (+ 55%). Au cours de cette même période, le transit international, par ses apports de devises, a amélioré de 2,2 milliards de francs la balance suisse des revenus. Cette somme représente près de 30% des recettes du trafic marchandises et il en est résulté une influence bénéfique sur les tarifs intérieurs. Leur indice n'a en effet augmenté que de 22% entre 1960 et 1970 (révisions de 1962, 1967 et 1969). Bien que le volume des marchandises confiées aux CFF se soit accru de 63%, c'est quasiment le même effectif de 41 000 agents qui a assuré le déroulement de ce trafic. Les parcours de trains n'ont cependant augmenté que de 28%, grâce à une meilleure utilisation des possibilités de chargement, ce qui peut être considéré comme un succès remarquable des mesures de rationalisation.

II. Tarifs et ventes

Voyageurs

L'exercice 1970, à l'instar du précédent, est caractérisé par la stabilité des tarifs suisses. L'inflation constante des coûts ne pourra cependant plus être compensée que partiellement par la rationalisation et les gains de productivité; dès lors, des aménagements tarifaires seront inévitables à brève échéance, cela d'autant plus que les prix de transport ont moins augmenté que l'indice national des prix à la consommation au cours des dix dernières années.

L'abonnement à prix réduit pour demi-billets, lancé sur le marché le 1^{er} novembre 1968 pour les personnes âgées, a joui d'une faveur croissante. Quelque 280 000 de ces titres de réduction ont été vendus en 1970. Une étude des répercussions de cet abonnement sur les recettes de transport a toutefois démontré que l'accroissement de trafic qu'il entraîne ne suffit pas à compenser pleinement le rabais. En revanche, cette campagne a valu aux Chemins de fer fédéraux un succès de prestige indéniable.

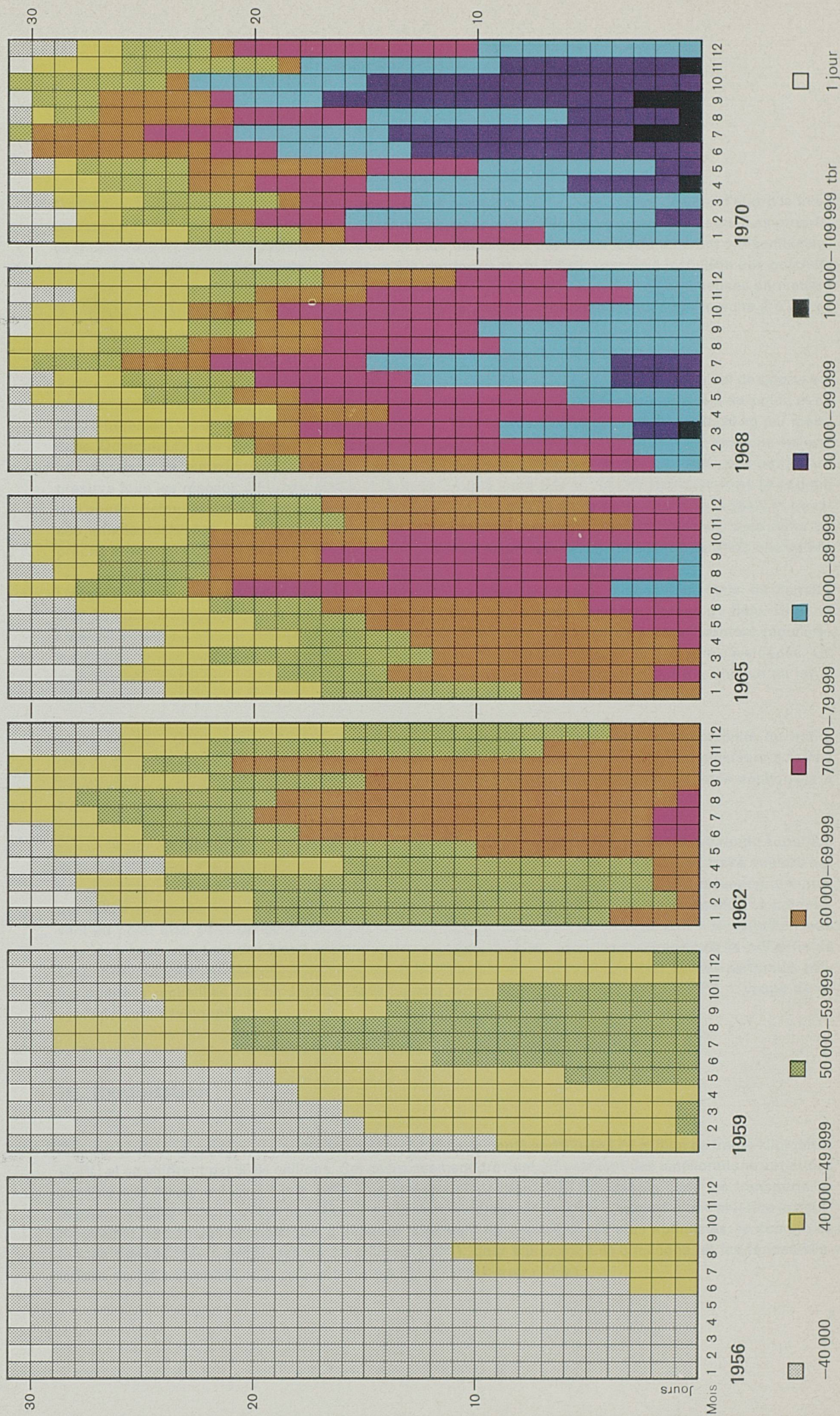
Les ventes des deux sortes d'arrangements forfaitaires comprenant le billet de chemin de fer et l'hôtel ont évolué dans des directions opposées. Les séjours balnéaires ont été un peu moins demandés, alors que les voyages à Paris l'ont été davantage. Les excursions collectives organisées par les gares à destination de différentes régions de la Suisse ont subi certaines restrictions pour des raisons de service précisées ci-après au chapitre «Exploitation».

Toujours en 1970, les Chemins de fer fédéraux ont de nouveau tout mis en œuvre pour intensifier la prospection du marché international, avec le concours des agences de voyages étrangères, des bureaux de l'Office national suisse du tourisme et d'autres entreprises ferroviaires. Pour la première fois, l'Eurailpass a été offert en Afrique du Sud, en Australie, en Nouvelle-Zélande et à Hongkong, avec un résultat très satisfaisant. Dans les pays où ce titre de transport était déjà connu, le chiffre d'affaires est monté de plus d'un tiers par rapport à l'an passé et le nombre d'Eurailpass vendus a désormais franchi le seuil des 100 000. Les billets «Rail Inclusive Tours» délivrés par les agences de voyages sont toujours plus appréciés. La pièce de légitimation «Rail Europ Junior», émise à titre d'essai par un groupe de réseaux européens pour faire bénéficier les jeunes gens, jusqu'à 21 ans, d'une réduction de 25% sur les billets internationaux, a trouvé un assez bon débouché en Suisse. Durant l'exercice, 12 000 jeunes ont fait usage de cette facilité.

La lutte de plus en plus âpre pour attirer la clientèle exige une intensification de la publicité. Au cours de l'exercice, une campagne d'annonces a été entreprise pour la première fois avec la Fédération suisse des agences de voyages, afin de faire mieux connaître la collaboration de ces bureaux avec le chemin de fer. Les stands CFF aménagés à la Foire suisse d'échantillons, à Bâle, et au Comptoir suisse, à Lausanne, ont fait l'objet de distinctions honorifiques. En outre, les CFF ont obtenu, parmi 3000 concurrents, une médaille de bronze pour un «téléspectacle» présenté à l'«International Film and TV Festival of New-York 1970». Les nombreuses campagnes publicitaires menées par le service spécialisé des CFF sont d'ailleurs suffisamment éloquentes.

Prestations quotidiennes dans le trafic des marchandises sur le parcours de montagne du Saint-Gothard

Tableau des tonnes brutes transportées quotidiennement dans les deux directions (tbr)



1941

1942

1943

1944

1945

1946

Blank lined area for 1941

Blank lined area for 1942

Blank lined area for 1943

Blank lined area for 1944

Blank lined area for 1945

Blank lined area for 1946

Blank lined area for 1947

De 1960 à 1970, diverses innovations ont caractérisé la comptabilité du trafic. Il sied de citer d'abord la mise en service de 300 distributeurs automatiques de billets, pour compléter l'équipement des gares. Les progrès de la mécanisation et le recrutement de plus en plus difficile du personnel déclencheront vraisemblablement une nouvelle série de mesures. Quelque 500 imprimeuses de billets sont déjà installées aux guichets des gares, ce qui représente la moitié de la dotation définitive. Ces distributeurs et imprimeuses permettent le traitement mécanographique de la comptabilité. Cette simplification sera étendue par la suite à d'autres secteurs.

Marchandises

Après le relèvement général des tarifs de détail, le 1^{er} janvier 1969, un nouveau mode de calcul des ports est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1970. Il s'agit de la taxation au volume, qui tient compte à la fois du poids et de l'encombrement de la marchandise et qui implique un poids taxé minimal correspondant à 120 kg par mètre cube. Quelque 13% des colis sont tombés sous le coup de la nouvelle réglementation et ont subi une majoration en raison de leur volume. De nombreuses modifications sont intervenues dans les tarifs internationaux, presque tous les réseaux d'Europe occidentale ayant adapté leurs prix au renchérissement dans le courant de l'année. Selon les pays et les tarifs, les augmentations ont oscillé entre 6,5 et 12,5%. En Suisse, la poussée inflationniste des coûts rendra inéluctable le relèvement des tarifs marchandises de base dans un proche avenir. Si cette tendance persiste, de tels aménagements devront se succéder à de brefs intervalles.

L'acquisition du trafic est orientée vers une prospection plus sélective et plus systématique du marché. Des équipes de promoteurs de vente ont été instituées à titre d'essai dans les régions de Bâle, Olten et Lucerne pour les services voyageurs et marchandises. Elles sont chargées de prendre contact régulièrement avec la clientèle et de la conseiller. L'organisation s'est révélée efficace et doit être développée. Un nouveau pas important vient donc d'être franchi vers une véritable collaboration entre le chemin de fer et l'économie.

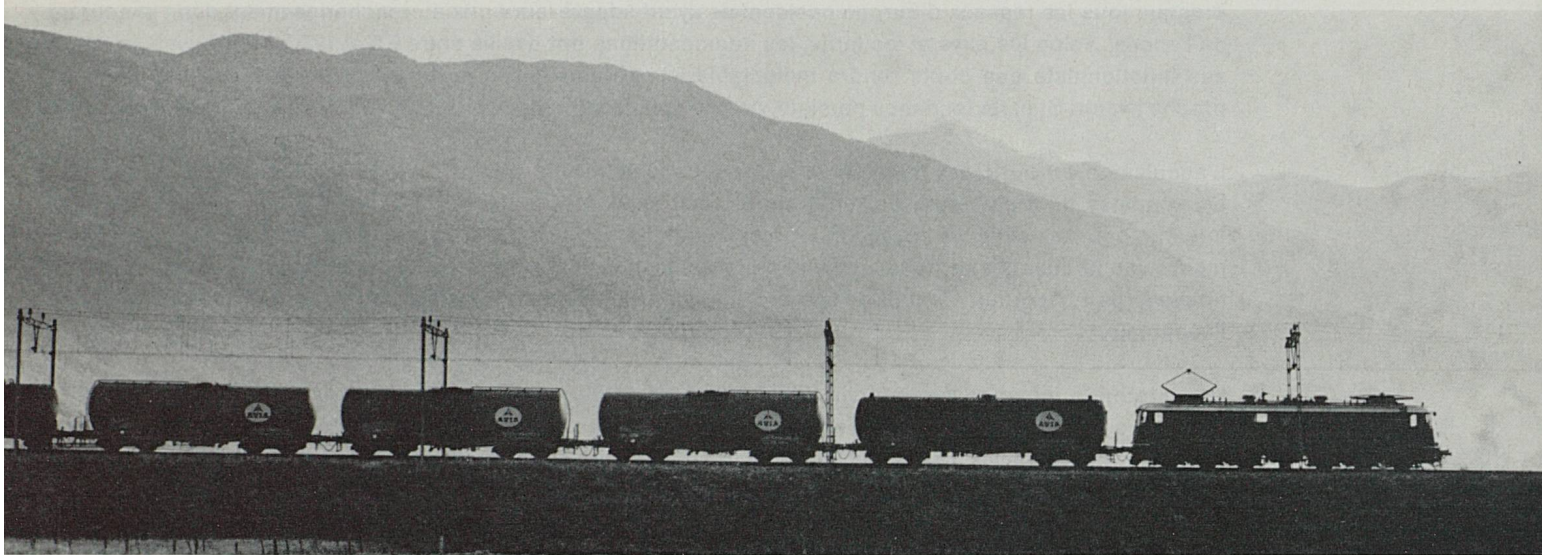
Une profonde mutation est intervenue au cours de la dernière décennie dans la comptabilité du trafic. Alors que les méthodes comptables étaient restées figées dans leurs principes durant plusieurs dizaines d'années, de nouvelles bases ont été conçues et testées dans les années cinquante, puis appliquées à partir des années soixante.

La confection de lettres de voiture en quatre parties et l'emploi de caisses enregistreuses ont rendu superflue la tenue des livres d'expéditions et d'arrivages. Le trafic suisse par wagons complets est traité aujourd'hui sur ordinateur. Plus de 70% des recettes de transport sont calculées dans un centre mécanographique, qui débite directement les comptes courants centraux des clients. Les efforts de rationalisation se poursuivent au point que, pour certains trafics, la lettre de voiture ne sert même plus de pièce comptable. Cette mesure a reçu une première application à la gare de Saint-Triphon pour les transports de la raffinerie de Collombey: l'expéditeur fournit les indications nécessaires à la taxation sous forme de bandes perforées, puis les données recueillies sur ce support sont traitées directement par les ordinateurs CFF. L'usage de ce système sera développé.

III. Exploitation

Dans le secteur voyageurs, les prestations de trafic ont augmenté en 1970 de 1,16 million de trains-kilomètres (2,0%) et se chiffrent par 58,84 millions. Cet accroissement provient uniquement des améliorations apportées par l'horaire bisannuel du 1^{er} juin 1969. Une certaine stagnation s'est manifestée dans les transports de voyageurs (230,9 millions de personnes). Le trafic marchandises, en revanche, stimulé d'une manière extraordinaire par l'expansion économique, a dépassé largement les prévisions les plus optimistes: le nombre de tonnes transportées a progressé de 3,0 millions (7,2%), pour s'inscrire à 45,6 millions, et les tonnes-kilomètres de 452 millions (7,4%), pour atteindre 6,592 milliards (voir p. 1 s.).

Cet essor impétueux du mouvement des marchandises a créé une situation extrêmement tendue dans le service de l'exploitation, en nuisant fréquemment à la fluidité du trafic. Les difficultés ont été en outre aggravées par le manque de personnel. Alors qu'il était encore possible, il y a un ou deux ans seulement, de combler en fin de semaine, grâce à des services du dimanche, les retards accumulés dans les grandes gares de triage, la pénurie d'agents ne permet plus, désormais, de résoudre le problème avec la même aisance. Bien au contraire, faute d'une main-d'œuvre suffisante, il a fallu fermer le dimanche le triage de Bâle CFF à partir du mois d'octobre, ce qui a permis d'économiser chaque semaine une cinquantaine de tours de service. La gare de Zurich s'est trouvée dans une situation semblable, sa permanence du dimanche ayant dû, elle aussi, être supprimée. Cette mesure, et d'autres qui relèvent de l'organisation, se sont traduites par une économie d'une douzaine de tours de service par semaine.

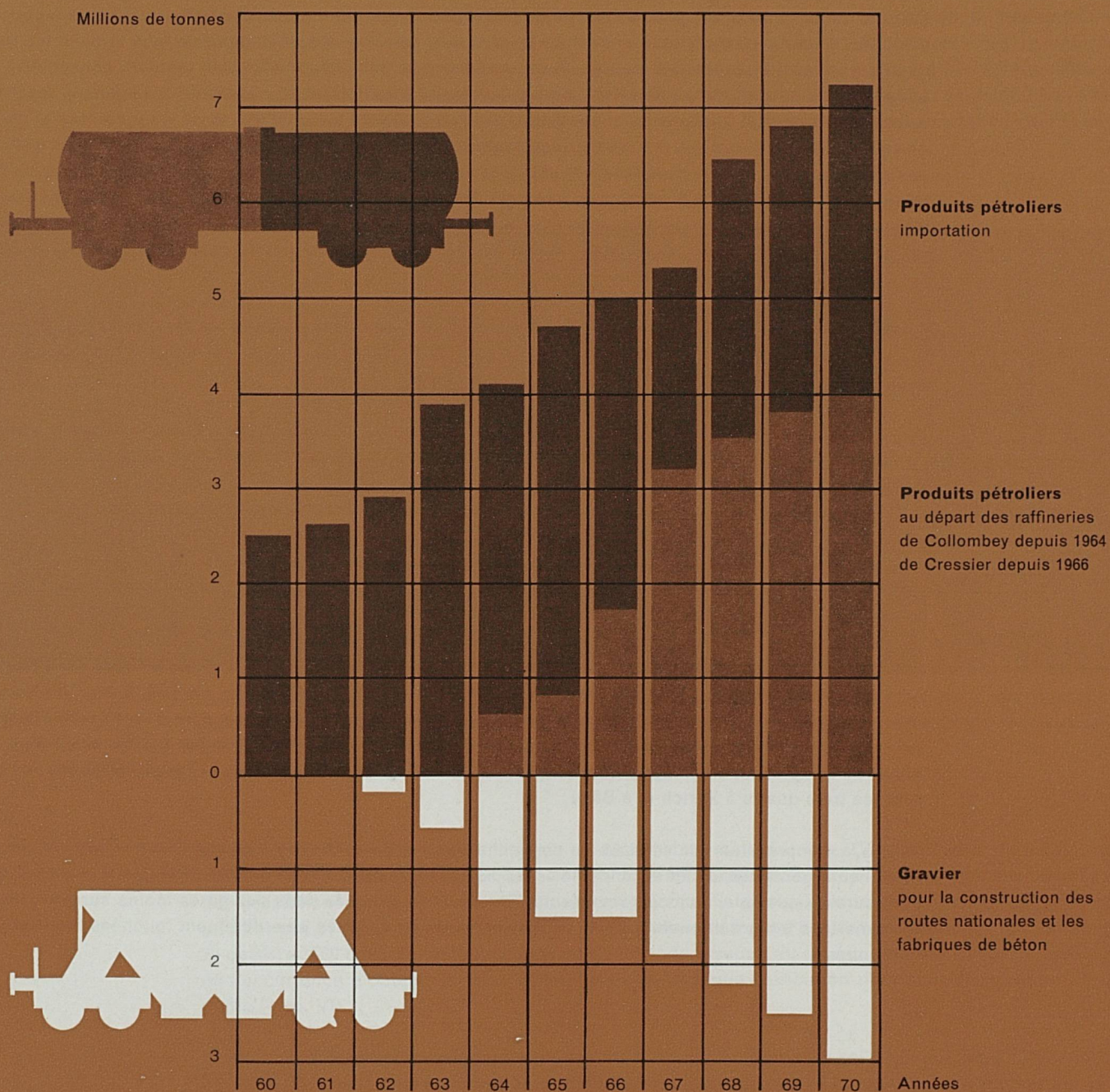


L'insuffisance de certains effectifs dans les villes importantes est tout aussi préoccupante. Les départs se multiplient (voir p. 20) et les collaborateurs disposés à quitter leur poste à la campagne pour travailler dans les grands centres se font de plus en plus rares. Les indemnités de résidence n'ont manifestement plus assez d'attrait.

La situation, généralement peu brillante, s'est encore dégradée durant les mois d'été. Les retards chroniques des express internationaux se sont répercutés d'une manière fâcheuse sur la régularité du trafic, puis sur les services du personnel. Les nombreuses dérogations à l'horaire ont entraîné un besoin grandissant de mécaniciens de locomotive, car les retards continuels et souvent importants ont perturbé les tableaux de service et, par suite, l'ordre de rotation des agents. C'est ce qui explique en partie le grand nombre de jours de repos et de compensation qui se sont accumulés dans ce secteur, comme du reste dans les autres catégories de personnel.

Diverses mesures d'organisation ont été prises pour redresser la situation, les premières étant celles qui semblaient les plus propres à canaliser la poussée du trafic. Parallèlement, les services spécialisés se sont efforcés de faire accélérer la livraison du matériel roulant commandé et d'ouvrir à l'exploitation, plus tôt que prévu, une partie des grandes installations en construction.

Exemples typiques de transports spécifiquement ferroviaires par train-bloc



Mille trains-blocs de plus de mille tonnes brutes chacun équivalent à trente mille trains routiers – une importante contribution du rail au dégagement de la route

Alors que les moyens de réagir rapidement face à l'expansion du trafic voyageurs étaient limités, il a été possible, pour les marchandises à destination de l'Italie, d'élaborer en peu de temps un programme très efficace avec le concours du Chemin de fer fédéral allemand et de la Société nationale des chemins de fer français. Ainsi, les arrivages en transit ont pu être mieux réglés, à la frontière sud, sur le potentiel des Chemins de fer italiens de l'Etat. L'acheminement plus régulier des convois a permis en outre de tirer un meilleur parti de la capacité des lignes empruntées. Par ailleurs, dans les nouveaux trafics, tel le transport des véhicules routiers gros porteurs et des transcontainers, on s'est efforcé d'abord de faire circuler les trains réguliers au maximum de leur charge. Pour remédier à la pénurie de véhicules moteurs consécutive aux perturbations de trafic, il a fallu maintenir en service le plus longtemps possible d'anciennes machines destinées au rebut. Le carnet de commandes des fabriques de locomotives et de wagons était si chargé que le rythme des livraisons n'a malheureusement pas pu être accéléré d'un jour à l'autre. Il n'en demeure pas moins que les locomotives Re 4/4 II pourront être fournies à une cadence plus rapide à partir de l'automne 1971. Tout a été mis en œuvre, dans les ateliers principaux et les dépôts, pour hâter les travaux d'entretien et de réparation sur les véhicules moteurs. La durée de formation des aspirants mécaniciens a été écourtée, selon des critères soigneusement pesés, pour faire face à la demande grandissante de mécaniciens découlant des désheurements.

Après les périodes de pointe du trafic d'été, les mesures prises ont amélioré les conditions d'exploitation. Au cours des trois derniers mois de l'année, le nombre de jours de repos et de compensation dus au personnel des locomotives a pu être ramené de 12 000 à 8770.

Dans le secteur des installations fixes, le temps a manqué pour accroître d'une manière sensible le potentiel du réseau. Uniquement à Muttenz II, dont l'achèvement est prévu pour 1975, il a été possible de mettre en service par anticipation un faisceau de voies, pour y garer des wagons. Tout autre préparatif aurait nécessité de coûteuses installations provisoires et retardé finalement l'ensemble des travaux. A noter que les plans d'exécution des grands ouvrages ne prévoyaient nulle part la mise en service d'une partie de l'installation en 1970. Fort heureusement, la gare de triage moderne de Lausanne-Denges semble devoir être prête pour le prochain changement d'horaire, en mai 1971. Cet équipement améliorera beaucoup la fluidité du trafic des marchandises dans la Suisse romande.

Les difficultés d'exploitation, nous l'avons vu, ont été aggravées par la pénurie persistante de personnel dans les grands centres. Ce sont surtout les gares de Bâle et de Zurich qui en ont pâti. Il était encore possible, naguère, de compenser les départs dans une certaine mesure par l'engagement de travailleurs étrangers. La nouvelle réglementation édictée au printemps par le Conseil fédéral fait perdre désormais tout espoir de compléter leurs maigres effectifs. Vers la fin de l'année, il manquait dans l'exploitation 462 ouvriers, dont les trois quarts à Zurich et à Bâle.

Malgré la compression des services du dimanche, cette situation a compliqué le travail et imposé de gros efforts aux agents des secteurs concernés. Des dispositions particulières ont été prises pour remédier, dans la mesure du possible, à ces inconvénients. Des ouvriers occupés dans des gares moins surchargées ont été transférés temporairement à Zurich et à Bâle, et les équipes les plus durement touchées reçoivent des indemnités.