

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1990)

**Artikel:** Trafic record : les CFF à la limite de leur capacité  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676168>

### **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:** 13.03.2025

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

*Pas de relâche sur ces voies:  
trains de nuit sur la rampe sud  
du St-Gothard. Sans le travail  
des cheminots dans l'ombre, ils ne  
circuleraient pas.*

## Trafic record: les CFF à la limite de leur capacité

*Gareur de trains, bagagiste, ouvrier de dépôt, secrétaire d'administration, cuisinière des équipes de la voie, contrôleur, assistante de train, agente du mouvement, chef de gare, planificateur d'horaires, monteur de voies, régulateur de trains, voilà quelques professions qui font que les trains roulent. Ceux-ci ont d'ailleurs si bien roulé que les CFF ont dépassé les records de l'année précédente à la fois dans le secteur des voyageurs et des marchandises: 264 millions de personnes transportées en 1990 et 51,8 millions de tonnes de marchandises acheminées, soit 800 kg par habitant. Ces chiffres dénotent une progression d'environ deux pour cent, tant en ce qui concerne les transports voyageurs que marchandises.*

Ces prestations supplémentaires ont été possibles notamment grâce à l'engagement du personnel, comme le montre la statistique des CFF pour 1990: l'effectif des agents a progressé l'an passé de l'un pour cent, pour s'inscrire à 37 694 collaboratrices et collaborateurs, y compris les 2700 apprentis. Le personnel a fourni un surplus de travail dépassant nettement l'accroissement du personnel.

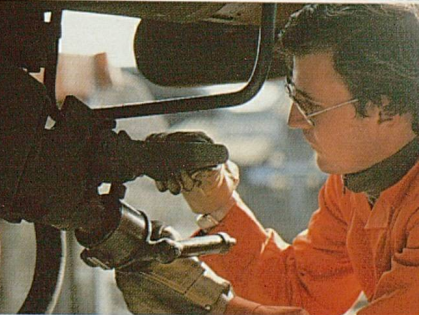
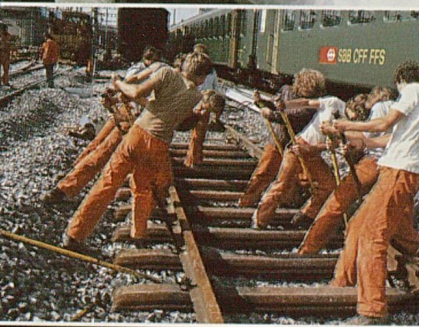
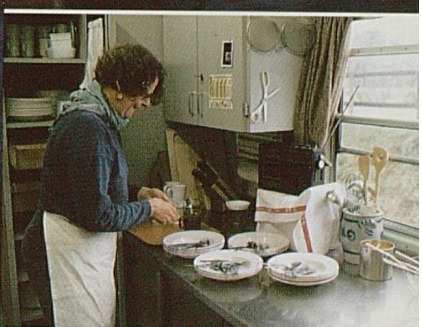
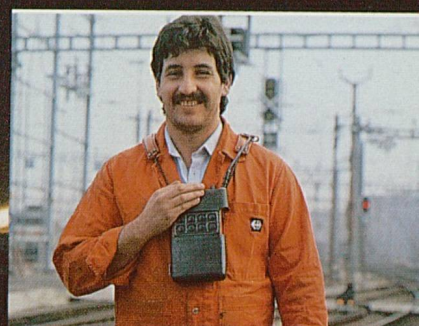
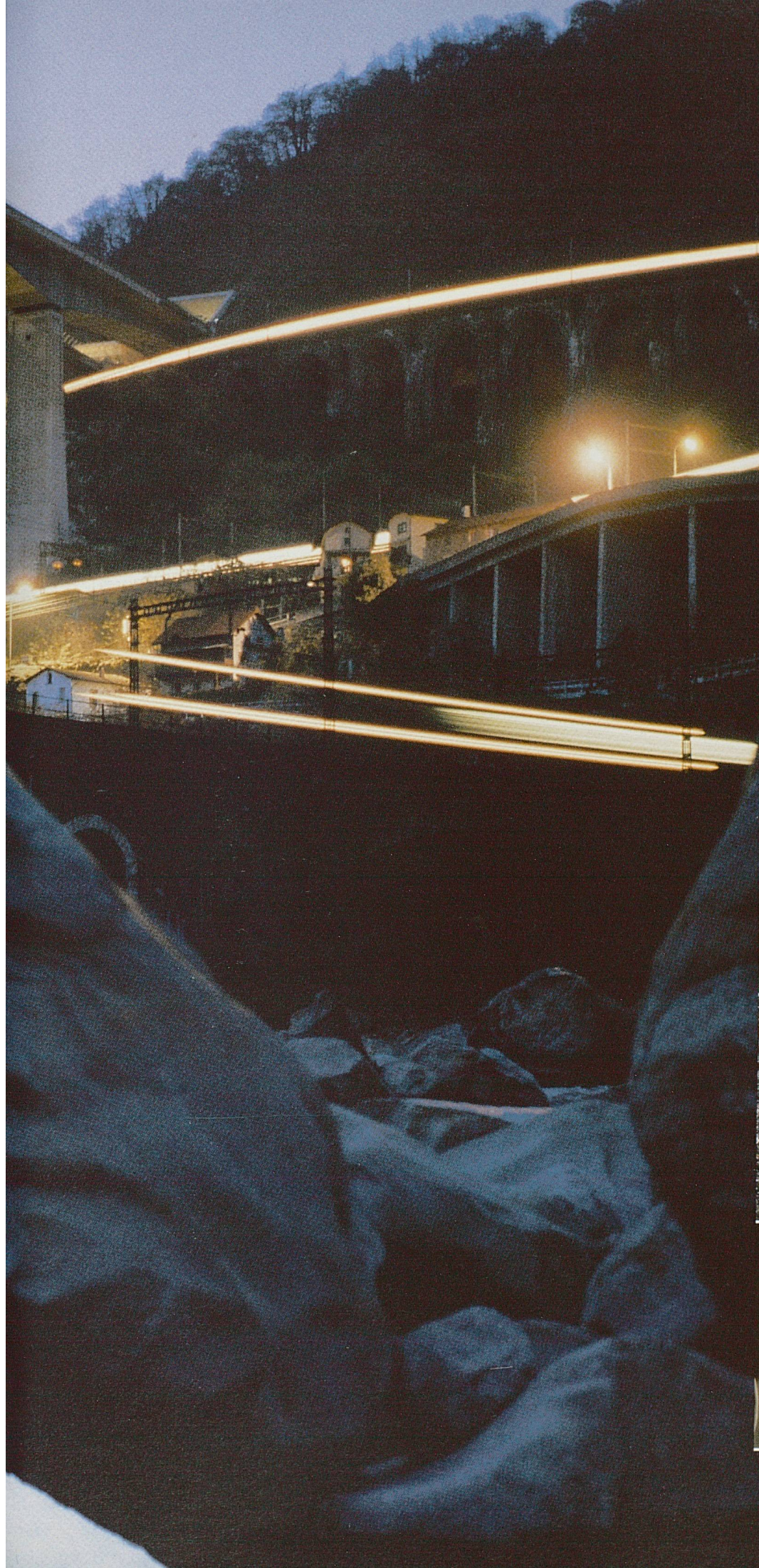
### Trafic des marchandises

La force du rail dans ce domaine réside dans l'acheminement sur de longues distances et dans des régions accidentées, notamment à travers les Alpes. Le ferroutage a augmenté de 17,8% en 1990. Le transport de camions chargés, de frontière à frontière, apparaît de plus en plus comme la solution appropriée dans le transit alpin, car la formule permet d'économiser de l'énergie et de diminuer les atteintes à l'environnement. Les 15 millions de tonnes qui ont été transportées aussi bien en transit que par ferroutage ont permis d'éviter le passage sur les routes suisses de 4000 camions par jour.

Si le tonnage s'est amplifié, les produits ont progressé dans une plus large mesure encore, pour atteindre le nouveau record de 1286 MFr, fruit des efforts sur un marché très disputé. En trafic marchandises, un franc sur deux provient aujourd'hui des transports internationaux. Au-

cune augmentation n'a été enregistrée en trafic intérieur, ce qui s'explique par les particularités régionales: suppression des transports de gravier dans la région de Zurich après l'achèvement du RER et suspension temporaire des envois d'huile minérale au départ de la raffinerie de Cressier. L'acheminement des marchandises a souvent pâti de la densité croissante du trafic ferroviaire sur le réseau, et les convois marchandises ont dû être immobilisés sur des voies de garage pour permettre l'écoulement des trains de voyageurs. Mais quand il n'est pas possible d'agrandir le réseau ferré ou d'étoffer les effectifs de personnel, les professionnels de l'exploitation trouvent toujours des réserves à mettre à profit par une gestion judicieuse. Chaque semaine, une trentaine de trains d'argile ont été acheminés par la ligne du Lötschberg-Simplon, délestant d'autant l'axe du St-Gothard. Ces détournements ont permis finalement d'accroître les transports du transit alpin de quelque 5% dans l'ensemble. Il est possible aussi de trouver des réserves en accélérant le passage aux frontières des trains chargés de produits sidérurgiques, grâce aux ententes conclues à temps avec les Réseaux voisins. C'est ainsi qu'en 1990, les jours d'immobilisation de wagons ont été réduits d'un cinquième.







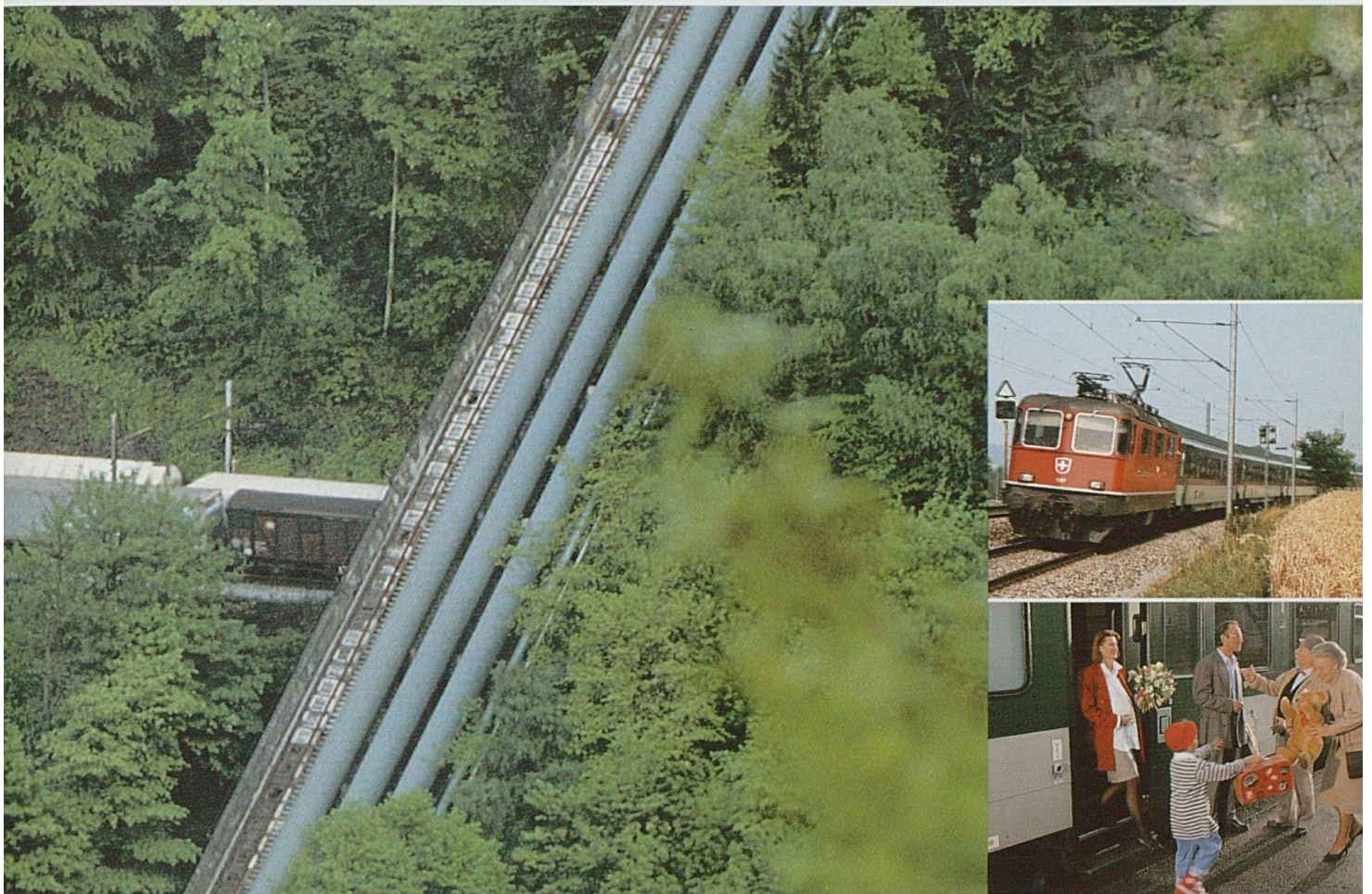
La pénurie de mécaniciens de locomotive s'est fort heureusement quelque peu relâchée vers la fin de l'année, ce qui a permis de faire face à l'afflux du volume des échanges. Cependant, la situation reste tendue dans l'exploitation, où l'on recense 100 000 jours de repos arriérés, ce qui montre bien le remarquable engagement du personnel.

### **Transport de voyageurs**

Le chemin de fer, qui a été conçu à l'origine comme moyen de transport pour les marchandises et utilisé dans les mines et les carrières, s'est imposé dans l'opinion publique surtout pour le transport de voyageurs. Chaque jour, 700 000 personnes utilisent les CFF, ce qui représente la population des cantons de Lucerne et de St-Gall réunis. En 1990, le nombre de voyageurs a progressé d'environ 2% comparativement à l'année précédente et ceux-ci ont fait de plus longs trajets en moyenne. Les 11,1 milliards de voyageurs-kilomètres font apparaître un développement des prestations. L'augmentation est plus marquée dans le trafic entre les villes, reliées à la cadence horaire.

Les voyages en train combinés avec des réservations d'hôtel ou des activités de loisirs ont la faveur du public. Le chemin de fer a tout lieu de s'en féliciter, car il n'est pas réduit à jouer le simple rôle de transporteur, mais il peut s'implanter davantage dans le secteur des voyages. L'abonnement 1/2-prix a poussé les indécis à prendre ce moyen de transport qui leur était étranger. Actuellement, plus de 1,9 million de personnes possèdent un tel abonnement en Suisse, soit quelque 40% des adultes. De plus, les titulaires d'abonnements généraux ont presque doublé.

*Pas de trains sans eau : conduite forcée, croisement de trains près d'Amsteg. Où ils le peuvent, les CFF accroissent le rendement de leurs usines hydrauliques.*



## Energie

Les CFF ont assuré toutes ces prestations sur un réseau construit pour l'essentiel au siècle passé et dans un environnement où les ressources se raréfient : la main-d'oeuvre, le sol, l'énergie. Pour faire circuler plus de trains, il faut plus de courant. La consommation d'énergie électrique a progressé de 3,3% en 1990, en partie par suite de la densité accrue du trafic ferroviaire du RER de Zurich mis en service en 1990 et en partie aussi en raison des besoins considérablement plus élevés du BLS. L'extension des usines hydrauliques est au point mort en raison de la protection des sites et la construction de centrales thermiques (charbon et hydrocarbures) est pratiquement exclue en raison de

l'ordonnance sur la protection de l'air. Quant aux centrales nucléaires, un moratoire empêche toute construction jusqu'à l'an 2000. Dès lors, les chemins de fer devront consommer de façon croissante du courant étranger si de nouvelles réserves ne peuvent être libérées.

\* \* \*

La hausse réjouissante des prestations dans les transports de marchandises et de voyageurs ne signifie pas nécessairement que la part du chemin de fer à l'ensemble du trafic s'est améliorée. Car la demande générale dans les transports de personnes et de marchandises s'est amplifiée elle aussi.

*Le 10 janvier 1991, le Conseil fédéral se rend à Bellinzone pour l'ouverture des festivités du 700<sup>e</sup> (tout en bas).*

