Trafic et exploitation

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **- (1966)**

PDF erstellt am: **16.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Trafic et exploitation

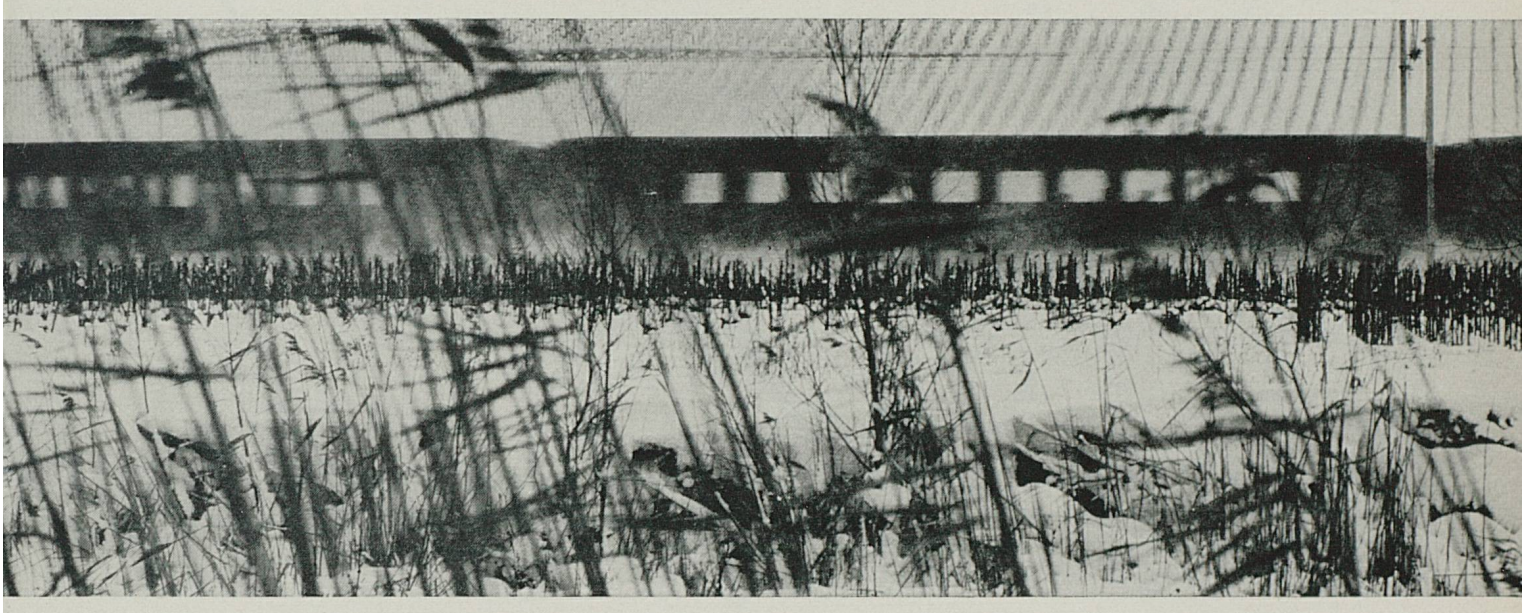
I. Trafic

Voyageurs

En 1966, le trafic voyageurs des Chemins de fer fédéraux, qui s'est chiffré par 236,1 millions de personnes, a été de 1% moins élevé que l'année précédente. En revanche, bien que les tarifs n'aient pas varié, les produits de transport se sont accrus de 3,1%, pour passer à 526,7 millions de francs.

L'évolution divergente du nombre des voyageurs et des produits est due à deux facteurs: d'une part, le trafic professionnel et les courses d'écoliers, qui se caractérisent par de fréquents déplacements, accusent un léger recul datant déjà de la fin de 1965, et, d'autre part, le trafic international et les voyages individuels, tous deux plus lucratifs, ont notablement progressé. Les voyages d'affaires, qui, à quelques exceptions près, n'avaient cessé de rétrograder depuis la fin de la guerre, ont marqué eux aussi une réjouissante amélioration. Les voyages collectifs à l'intérieur du pays se sont également développés, ne serait-ce qu'en raison du nombre accru d'excursions en société organisées par le chemin de fer. L'évolution des recettes des divers groupes de trafic ressort des chiffres suivants:

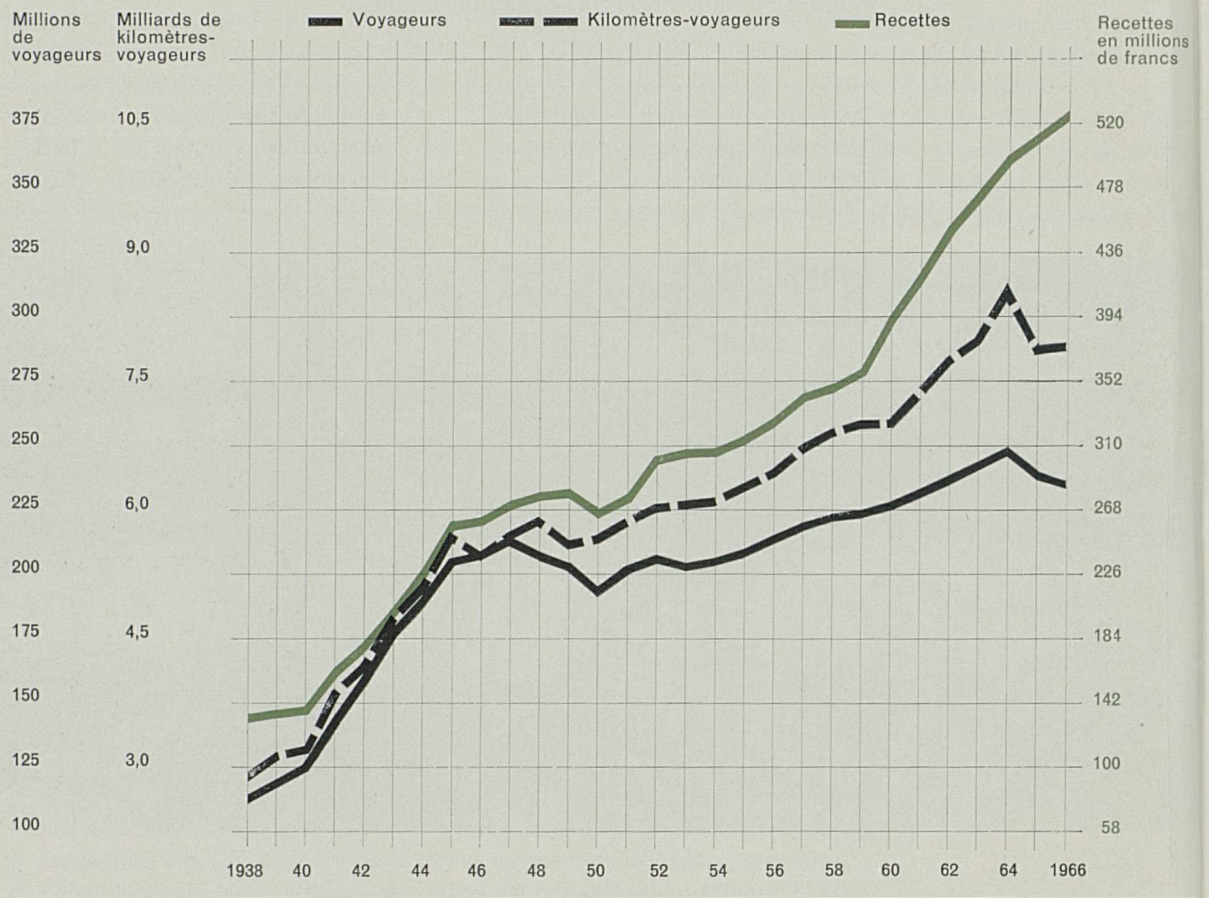
		1964	1965	1966
Trafic des voyageurs individuels	en millions de francs	375,6	379,6	395,2 (+4,1%)
Trafic des voyageurs en groupes	en millions de francs	32,8	32,5	33,6 (+3,4%)
Trafic des abonnés	en millions de francs	90,0	98,9	97,9 (−1,0%)



Dans différents secteurs, l'évolution est donc de nature à donner satisfaction. Elle n'en demeure pas moins en deçà de la croissance économique générale et de l'augmentation du trafic des autres transporteurs. La part du chemin de fer à l'ensemble du trafic voyageurs suisse a ainsi continué le mouvement de recul amorcé il y a des années. L'extension du trafic ferroviaire s'est heurtée à la motorisation croissante de couches toujours plus larges de la population, au redoublement d'activité de l'autocar – sous la forme notamment de courses-navette d'un pays à l'autre –, au développement de l'aviation tant sur le plan national qu'international (trafic de ligne et à la demande) ainsi qu'aux mesures prises par l'Etat, en Suisse et dans d'autres pays, en vue de réduire le nombre des travailleurs étrangers. Il est probable que les changements constatés dans le trafic professionnel et les courses d'écoliers proviennent surtout de l'introduction progressive de la brève pause de midi et de la semaine de cinq jours, des tendances à la décentralisation de l'industrie, du recul précité de l'effectif des travailleurs étrangers et du nombre accru de transports routiers de personnel organisés par les employeurs. D'un autre côté, les voyages individuels ont profité de la période de beau temps qui s'est étendue de la fin de l'été au milieu d'octobre.

Il ressort de l'évolution du trafic que les parcours continuent à s'allonger, notamment dans le secteur des voyages individuels. De plus, l'amélioration constante des revenus a eu pour effet d'accroître encore les exigences en matière de confort et notamment le pourcentage des voyageurs de 1re classe. Pour leur part, les transports internationaux d'automobiles par trains de voyageurs et le nombre des véhicules routiers acheminés par les tunnels ferroviaires alpins sont en nette progression. En 1966, les Chemins de fer fédéraux ont écoulé 572 472 véhicules à moteur par le tunnel du Saint-Gothard, soit 121 882, ou 27%, de plus que l'année précédente. Au Simplon, le nombre a passé à 121 752 véhicules, ce qui représente une hausse de 25%.

Evolution du service des voyageurs (Echelles adaptées entre elles)



Marchandises

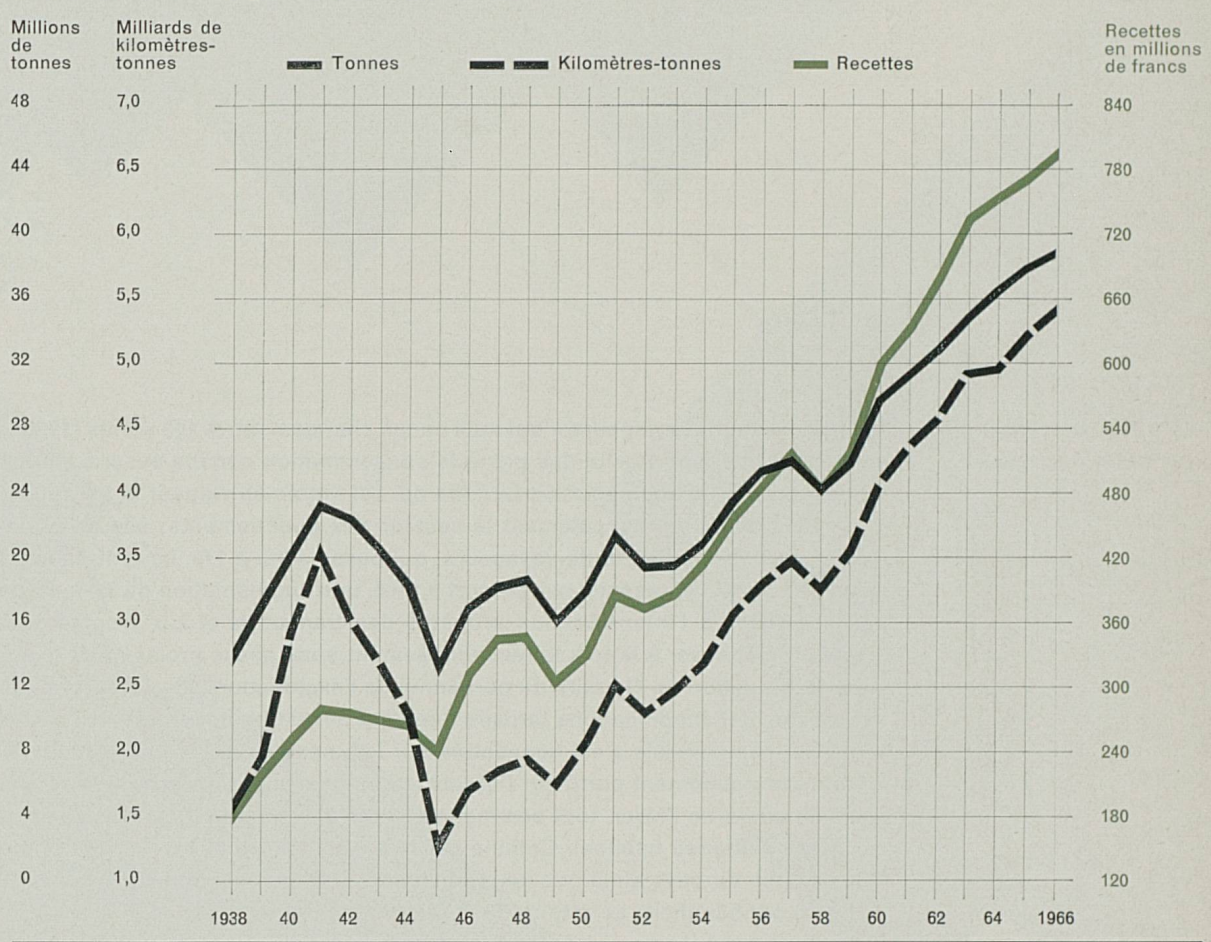
Le volume transporté, qui a atteint 38,6 millions de tonnes, s'est accru de 2%. Le taux de croissance a ainsi continué de reculer, puisqu'il était d'environ 4% en 1965 et même de 5,3% en moyenne pour les dix dernières années. En chiffre absolu, le trafic marchandises de 1966 marque une plus-value de 750 000 tonnes.
Les recettes en provenance du trafic marchandises ont augmenté de 20,6 millions de francs et passé à 793,1 millions. Les divers secteurs ont évolué comme il suit:

		1964	1965	1966
Bagages et colis express	en millions de francs	54,5	55,5	59,3
Envois postaux	en millions de francs	43,0	45,5	48,3
Envois de détail	en millions de francs	123,1	132,8	130,8
Animaux	en millions de francs	6,5	6,4	5,7
Wagons complets	en millions de francs	528,6	532,3	549,0

L'évolution générale du trafic se caractérise par la stagnation des importations et des exportations ainsi que des transports internes. Les importations par chemin de fer ont même reculé de 2,0 million de tonnes, pour retomber à 15,2 millions de tonnes. L'écart provient surtout de la baisse des importations directes d'huiles minérales, du recul de la consommation de charbon et de l'accroissement des entrées de marchandises par la route. Pour leur part, les transports de carburants et de combustibles liquides se sont concentrés sur les deux raffineries installées en Suisse, qui produisaient déjà 22% de la consommation du pays en 1966.

Au départ des ports rhénans de Bâle, les Chemins de fer fédéraux ont transporté 4,1 millions de tonnes, ou 7% de moins que l'année précédente; les acheminements par la route ont en revanche augmenté de 4%.

Evolution du trafic global des marchandises (Echelles adaptées entre elles)



Alors que les exportations par le chemin de fer, 1,65 million de tonnes, étaient légèrement inférieures au chiffre de l'année précédente, le trafic interne s'est accru de 2,1 millions de tonnes, pour s'inscrire à 11,3 millions de tonnes. L'augmentation provient principalement de la production accrue des raffineries de pétrole et de l'intensification des transports de ciment, destinés surtout à la construction d'usines électriques aux Grisons.

La progression du trafic international de transit s'est maintenue. En 1966, les CFF ont transporté au total 9 millions de tonnes, ce qui fait 480 000 tonnes (5,7%) de plus que l'année précédente. Le trafic de transit sur les deux transversales alpines suisses a atteint de nouveaux chiffres records en 1966. Les CFF ont en effet acheminé 6,4 millions de tonnes par le Saint-Gothard et 1,7 million par le Simplon. Dans l'ensemble, ce trafic s'est accru, mais uniquement dans la direction nord–sud. Toutefois, en sens inverse, les transports de denrées alimentaires par Chiasso, qui se sont chiffrés par 122 000 wagons, ont marqué une progression de 9%.

La situation économique de l'Italie influe fortement sur le développement du trafic de transit. Or, elle s'est visiblement améliorée depuis la récession de 1963/64. En valeur réelle, le produit social brut, la consommation et les investissements ont augmenté d'environ 5% en 1966. Fait à noter, l'échange des marchandises avec le nord de l'Europe porte davantage sur les biens d'investissements et de consommation, tandis que l'importation de matières premières a régressé. Cette tendance, qui résulte de l'expansion interne et du Marché commun, d'une part, et des modifications structurelles et industrielles, d'autre part, contribue pour une large part à renforcer le trafic de transit. La multiplicité des marchandises transportées – avant la guerre, le charbon représentait deux tiers de l'ensemble du transit – est le gage d'une certaine stabilité des quantités acheminées.

II. Tarifs

Voyageurs, bagages et colis express

En 1966, les tarifs-voyageurs n'ont subi aucun changement. A 163 points (1939=100), leur indice est demeuré nettement inférieur à celui des prix à la consommation comme aussi à l'indice des salaires des employés et des ouvriers. L'augmentation tarifaire qui est entrée en vigueur le 1er janvier 1967, sous forme de mesure d'urgence, touche principalement le secteur des abonnements; elle ne provoque qu'une hausse de sept points sur l'indice des tarifs-voyageurs, qui passe ainsi à 170. La rentrée supplémentaire attendue, 19 millions de francs, représente, par rapport à 1966, une augmentation de 3,6% des recettes. Toutefois, les gains réalisés grâce à l'intensification probable des transports et aux progrès de la rationalisation ne suffiront guère à compenser à la fois le renchérissement sans cesse croissant et le surplus de dépenses qu'entraînera la réduction de l'horaire du personnel de l'exploitation. C'est pourquoi, dans un avenir plus ou moins rapproché, des modifications tarifaires devront aussi être apportées aux autres titres de transport.

L'activité commerciale s'est concentrée sur les mesures propres à stimuler la vente et les transports; les efforts ont notamment porté sur l'organisation de voyages en groupe. Les billets du dimanche et de sport émis au cours de l'hiver, tout comme les billets d'excursion d'été au départ des grandes villes, ont atteint le chiffre d'affaires habituel. Comme par le passé, les exposants et les visiteurs des foires et expositions importantes du pays ainsi que les participants à diverses manifestations culturelles ou sportives d'intérêt national ont bénéficié, au retour, de la gratuité de transport.

Afin de donner un nouvel essor aux voyages forfaitaires organisés par les agences établies en Grande-Bretagne, en Allemagne et aux Pays-Bas, les CFF ont émis à titre d'essai un billet de vacances à prix réduit.

Le tarif commun international pour le transport des voyageurs et des bagages a subi diverses modifications par suite des relèvements de taxes survenus en Allemagne, en France, en Belgique, aux Pays-Bas, en Autriche, en Grande-Bretagne, en Suède et en Yougoslavie. De toute évidence, les administrations étrangères sont elles aussi contraintes de recourir à des mesures tarifaires pour faire face au renchérissement. Pour mieux répondre aux exigences du marché américain, l'éventail des titres de transport «Eurailpass» s'est enrichi d'un nouveau billet dont la validité – 21 jours – coïncide avec celle des billets d'excursion du trafic aérien transatlantique. Le prix de vente est fixé à 99 dollars. Soucieux d'affirmer leur position commerciale à l'étranger, les Chemins de fer fédéraux ont continué à entretenir des contacts suivis avec les agences de l'Office national suisse du tourisme ainsi qu'avec les administrations ferroviaires et les agences de voyages étrangères.

Accroissement des prestations de transport, des investissements et de l'effectif du personnel de 1956 à 1966

Trafic voyageurs

Trafic marchandises

Investissements

Effectif du personnel

Grâce à des investissements considérables et à des mesures d'organisation, les CFF sont parvenus, entre fin 1956 et fin 1966, à intensifier leurs prestations de transport (voyageurs +23% et marchandises +64%) sans que le personnel ne s'accroisse de plus de 7%. Les heures de travail effectives ont même augmenté de moins de 1%.

Marchandises

A l'instar des tarifs-voyageurs, les tarifs-marchandises n'ont subi aucune augmentation au cours de l'année. Ils n'ont eux aussi fait l'objet de quelques majorations qu'à partir du 1er janvier 1967, à titre de mesure d'urgence. L'accroissement des recettes qui doit en découler est de l'ordre de 30 millions de francs. L'indice des tarifs-marchandises (1939=100), calculé selon la moyenne pondérée, passe ainsi à 140 points. Les mesures prises visent à une amélioration rapide de la couverture des prix de revient dans certains secteurs déficitaires des envois de détail et des wagons complets. La réalisation de cet objectif n'ira cependant pas sans une réforme de structure. Au 1er janvier 1967, les prescriptions générales de tarif ont subi diverses modifications de nature à simplifier les tâches de l'exploitation et les modalités d'expédition. Simultanément, le trafic des colis express a été intégré dans la réglementation du service des marchandises en général. A la même date, les frais accessoires ont été relevés.

Les majorations de taxes survenues en Allemagne, en France, en Autriche, en Norvège et en Suède ont nécessité l'ajustement des tarifs internationaux. Les mesures prises en France le 1er juin 1966 ont profondément modifié le système tarifaire. Le renforcement de la dégressivité des prix pour les distances de 500 à 800 km a en effet provoqué une baisse des taux propre à accroître les risques de contournement de la Suisse. Dans le trafic maritime sont apparus les transcontainers. Afin d'assurer au rail les transports de ces grands containers au départ des ports maritimes, les CFF ont adhéré au «Pushing Group» de l'Union internationale des chemins de fer, qui procède à l'étude en commun d'un tarif et du marché.

III. Exploitation

Parcours

Le trafic s'est déroulé normalement tout au long de l'exercice. Ce fait, sujet de légitime satisfaction, s'explique en particulier par la mise en service d'installations et de véhicules modernes de même que par diverses mesures organiques. Le nombre de trains-kilomètres, en augmentation de 1,4%, s'inscrit à 84,5 millions, celui des tonnes-kilomètres brutes remorquées, en hausse de 2,2%, à 28 937 millions, ce qui dénote un accroissement du poids moyen des convois. L'offre de transport a aussi évolué d'une manière remarquable au cours d'une période prolongée. La densité journalière moyenne des trains de voyageurs a passé de 44,9 en 1950 à 52,2 en 1966, la progression étant ainsi de 16%. Dans le même laps de temps, le nombre de voyageurs-kilomètres, véritable critère des prestations, est monté de 40%. Par ligne, la moyenne journalière des trains de marchandises s'est élevée de 98%, pour passer de 13,3 à 26,4, la somme des tonnes-kilomètres s'étant même amplifiée de 159%. Ces chiffres traduisent une amélioration réjouissante du coefficient de chargement.

En ce qui concerne l'offre de trains de voyageurs, deux innovations méritent d'être relevées. D'une part, des relations directes régulières ont été créées à l'intention des visiteurs des foires suisses, savoir de Rorschach à Genève via Saint-Gall et Zurich, à l'occasion du Salon de l'automobile, de Genève à Bâle pour la Foire d'échantillons, de Zurich à Lausanne lors du Comptoir et de Zurich à Saint-Gall pour l'Olma. D'autre part, les CFF ont organisé au début et à la fin des vacances d'été des trains reliant directement les principales agglomérations à divers centres de villégiature. Ces deux mesures ont été couronnées de succès.

Lors de la planification des transports de marchandises, les organes responsables de l'exploitation recherchent non seulement le maximum de charge pour les trains, mais le rapport le plus favorable entre les convois réguliers et les convois facultatifs. La proportion des trains facultatifs devrait être plutôt relevée, afin que

◀ A chaque marchandise le type de wagon approprié: wagons porte-autos à étage, wagons-citernes pour le transport d'essence, wagons à plate-forme pour les chargements encombrants et insensibles aux intempéries, wagons-silos à céréales, wagons-tombereaux pour la ferraille et le charbon.

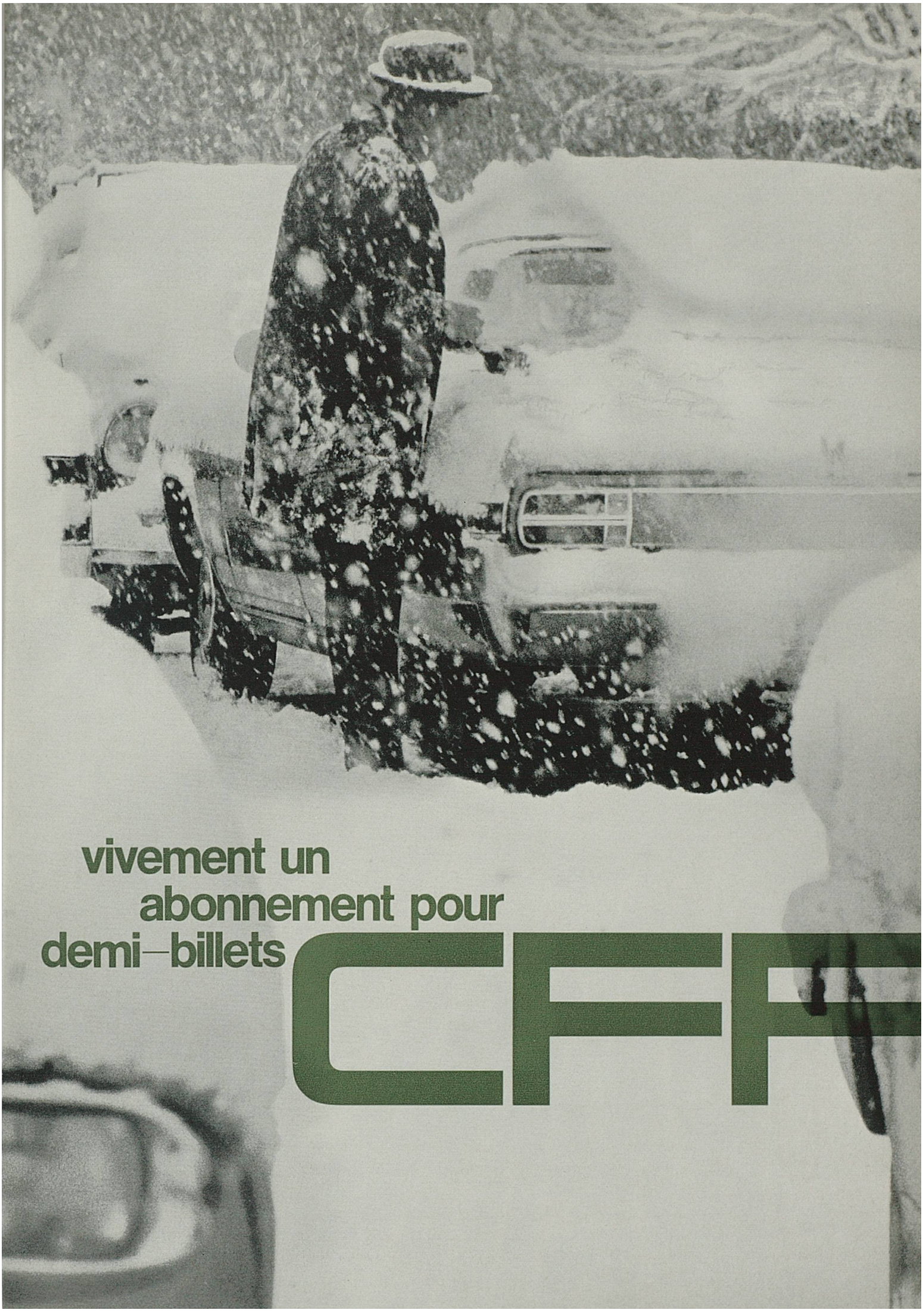
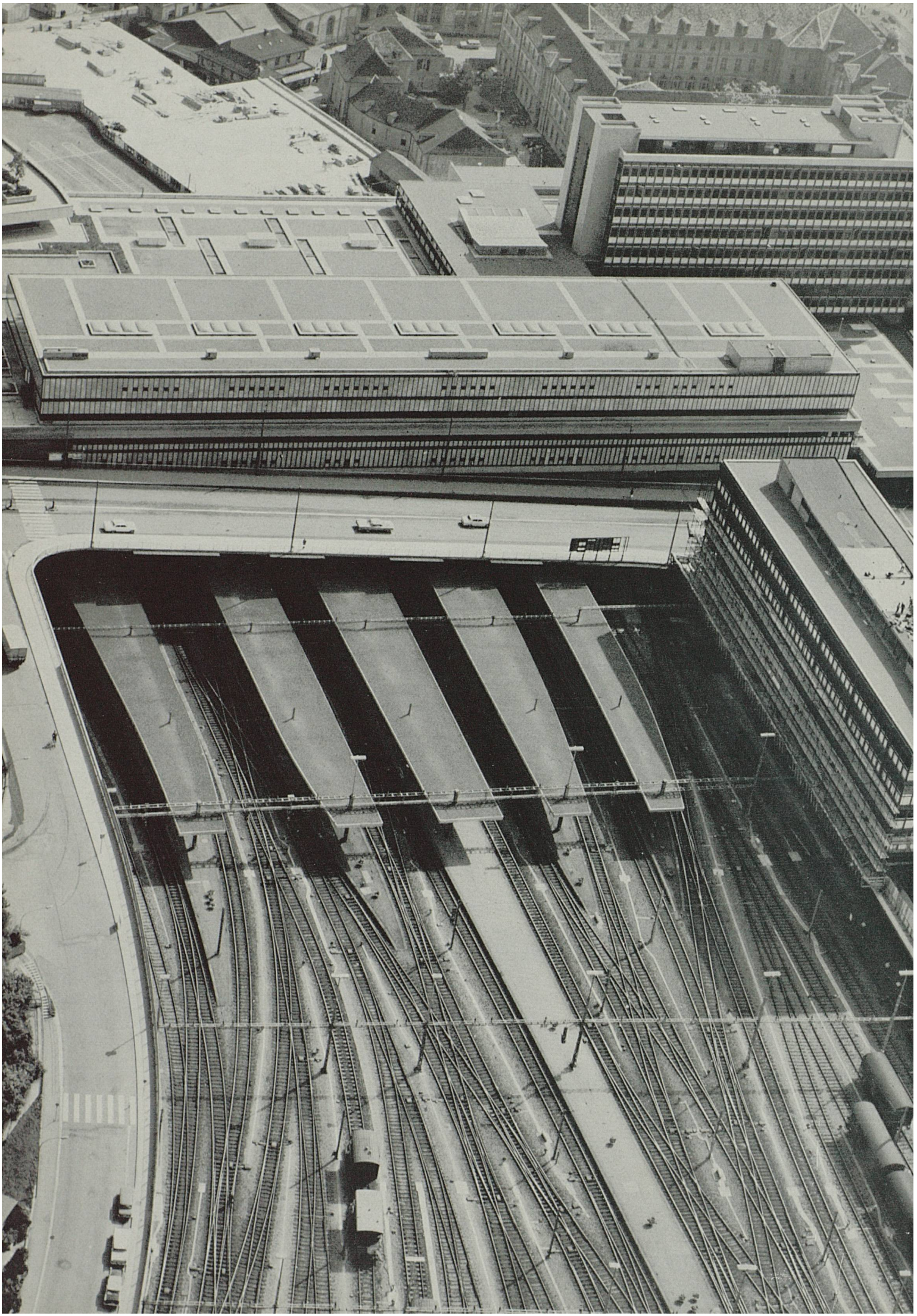
l'offre puisse être mieux adaptée à la demande. La ligne du Saint-Gothard a de nouveau été particulièrement sollicitée. Alors que le trafic quotidien n'avait jamais doublé le cap des 80 000 tonnes en 1964 ou auparavant et n'avait excédé ce chiffre que onze jours en 1965, ce fut le cas 26 fois en 1966. La nouvelle pointe journalière est de 87 900 tonnes brutes.
Le nouveau règlement de la circulation des trains (RCT), essentiel pour le service de l'exploitation, a été mis sous presse après un important travail de révision qui a duré plusieurs années. Ce règlement, qui est destiné à remplacer celui du 20 mai 1951 à partir du changement d'horaire de 1967, s'inspire des derniers progrès de la technique et introduit une série de changements et de simplifications de nature à augmenter la sécurité et la rentabilité de l'exploitation.

Horaire et exploitation sur le plan international

La Conférence européenne des horaires des trains de voyageurs et des services directs (CEH) a siégé en septembre à Madrid, sous la présidence de M. Wellinger, directeur général et chef du département des travaux et de l'exploitation. Elle s'est dotée, pour le 1er janvier 1967, de nouveaux statuts qui n'auront d'abord qu'un caractère provisoire. Elle a en outre décidé de maintenir le système de l'horaire bisannuel, institué en 1965, en même temps qu'elle améliorait l'horaire international sur plusieurs points. Les CFF continueront d'exercer les fonctions d'administration gérante dans la période de 1967 à 1972.
A la mi-novembre s'est réunie à Amsterdam – toujours sous la présidence des CFF – la Conférence internationale des trains spéciaux d'agences de voyages, dont la mission consiste à fixer l'horaire de ces circulations pour les grandes agences de l'Europe occidentale. Au cours de la prochaine saison touristique, la Suisse doit être le pays de destination ou de transit de 828 trains d'agences. Les temps de parcours ont pu être réduits dans plusieurs cas.

La Conférence européenne des horaires des trains de marchandises (LIM), qui a tenu ses assises en novembre à Bucarest, a encore amélioré la marche de ces convois. Il sied de noter en outre l'admission des chemins de fer grecs et bulgares dans le réseau TEEM.
L'Union internationale des voitures et fourgons (RIC) a poursuivi la révision de ses statuts et de son règlement. Le Comité, lors de sa session de juin 1966, à Lübeck, a mis le point final à ce travail, qui avait commencé en 1965, puis la séance plénière de la Conférence européenne des services directs (EWK), en sa qualité d'organe directeur de l'Union RIC, a approuvé le projet de statuts à Madrid. L'EWK a en outre entériné le nouveau règlement RIC. Les CFF, qui assument la gérance de l'Union depuis sa fondation, ont été confirmés dans cette fonction pour les années 1967 à 1972.
Fin novembre, à Bruxelles, le Comité de l'Union internationale des wagons (RIV) a examiné, sous la présidence des CFF, plus de 350 propositions présentées par les administrations adhérentes en vue de la révision des statuts et du règlement RIV. Une nouvelle édition de ce règlement est en préparation.
La Communauté EUROP, qui a pour objet l'utilisation en commun de wagons de marchandises, est également gérée par les CFF. A la fin de l'exercice, le pool comprenait 216 765 véhicules, l'apport des CFF étant toujours de 8200. Les administrations adhérentes – à l'exception des Chemins de fer fédéraux autrichiens – ont décidé de constituer, à partir du 1er janvier 1967, un parc commun de 37 041 wagons plats à deux essieux. La participation des CFF est fixée provisoirement à 799 véhicules.

Une affiche du service de publicité CFF


vivement un
abonnement pour
demi–billets
CFF