Trafic et exploitation

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **- (1968)**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

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

I. Trafic

Voyageurs

En 1968, les Chemins de fer fédéraux ont transporté 227 millions de personnes. Ce chiffre est supérieur de 0,4% à celui de l'année précédente. Le nombre des voyageurs-kilomètres a cependant augmenté davantage, savoir de 2,5%, ce qui s'explique par l'allongement des parcours. Les recettes, qui englobent aussi celles des transports de bagages et de véhicules automobiles accompagnés, se sont accrues de 14 millions de francs (2,5%), pour s'inscrire à 566,5 millions de francs. A lui seul, le produit du secteur voyageurs proprement dit, en hausse de 3,3%, se monte à 542 millions de francs. Cette progression des recettes, plus accentuée que celle du trafic, est due pour une large part au relèvement des tarifs du 1er novembre 1968.

Pour la première fois depuis quatre ans, le trafic voyageurs s'est de nouveau développé légèrement, mais le niveau de 1968 dépasse à peine celui de 1960. En revanche, la circulation routière et l'aviation ont connu, comme de coutume, un fort taux de croissance annuel.
L'analyse des chiffres relatifs à la fréquentation des trains et aux recettes fait apparaître des résultats fort différents d'une catégorie de transport à l'autre. Tandis que le nombre des voyages individuels s'est accru par rapport à l'année précédente, le tourisme en groupes a légèrement fléchi sur le plan national. En dépit de la grève générale survenue en France, les transports internationaux ont augmenté dans les mêmes proportions que l'ensemble du trafic. La vente des abonnements généraux, des abonnements pour demi-billets et des abonnements de réseau a pris un essor appréciable qui résulte surtout de la création de l'abonnement pour personnes âgées. Par rapport à 1967, le nombre des abonnements de parcours n'a que très peu diminué. Dans cette catégorie, la progression des recettes provient de la hausse des tarifs et de l'allongement des trajets. Contrairement au trafic voyageurs, les envois de bagages sont toujours en baisse.

Le nombre des véhicules automobiles accompagnés a diminué de 20%, car une augmentation de près de 10% au tunnel du Simplon a été contrebalancée par une perte de plus de 25% au Saint-Gothard, du fait de l'ouverture du tunnel routier du San Bernardino.

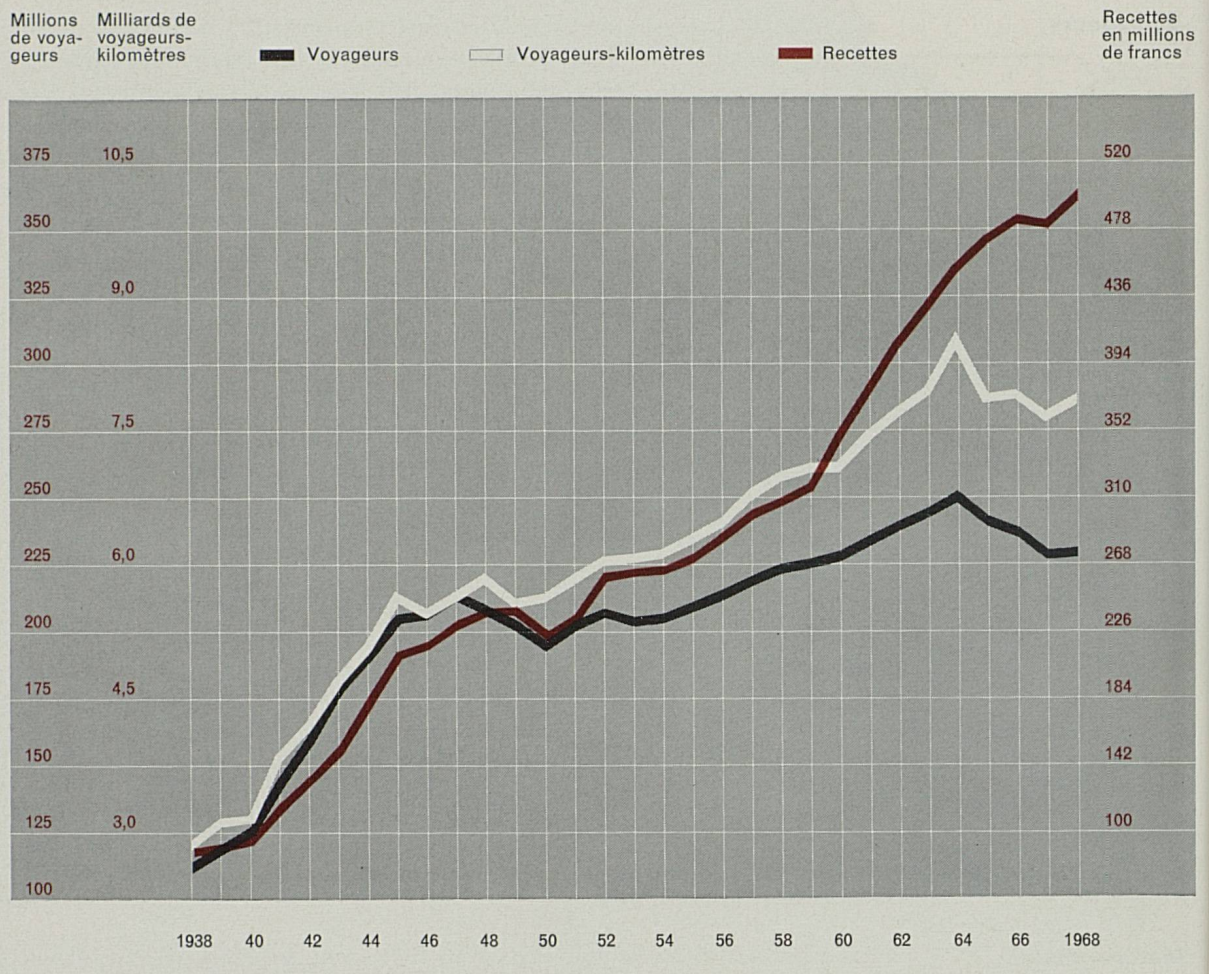
Marchandises

Le cap des 30 millions de tonnes avait été franchi en 1961. L'exercice écoulé a permis d'atteindre presque une dizaine de millions de tonnes de plus, soit exactement 39,72 millions, ce qui constitue un nouveau record. Comparativement à 1967, l'amélioration est de 1,14 million de tonnes ou 3%; elle est supérieure à celle des deux années précédentes (650 000 t ou 1,8% en 1966; 870 000 t ou 2,3% en 1967). Au cours des trois derniers exercices, l'évolution a été la suivante:

Catégorie de transport	1966	*1967	1968
		Millions de francs	
Wagons complets	556,0	597,0	618,6
Envois de détail	160,2	169,5	167,7
Envois postaux	48,6	48,6	49,7
Total du trafic marchandises	764,5	815,1	836,0
* 1967, relèvement des tarifs (env. 5%)	—	+6,6%	+2,6%

Le mouvement des marchandises du deuxième trimestre s'est ressenti des troubles qui ont agité la France en mai et en juin. Le trafic en provenance et à destination de ce pays a été paralysé durant 16 jours ouvrables. Il en est résulté une perte d'environ 250 000 tonnes de transports internationaux et de quelque trois millions de francs de recettes. Elle n'a pas été compensée entièrement par la suite.

Evolution du trafic voyageurs (échelles coordonnées entre elles)

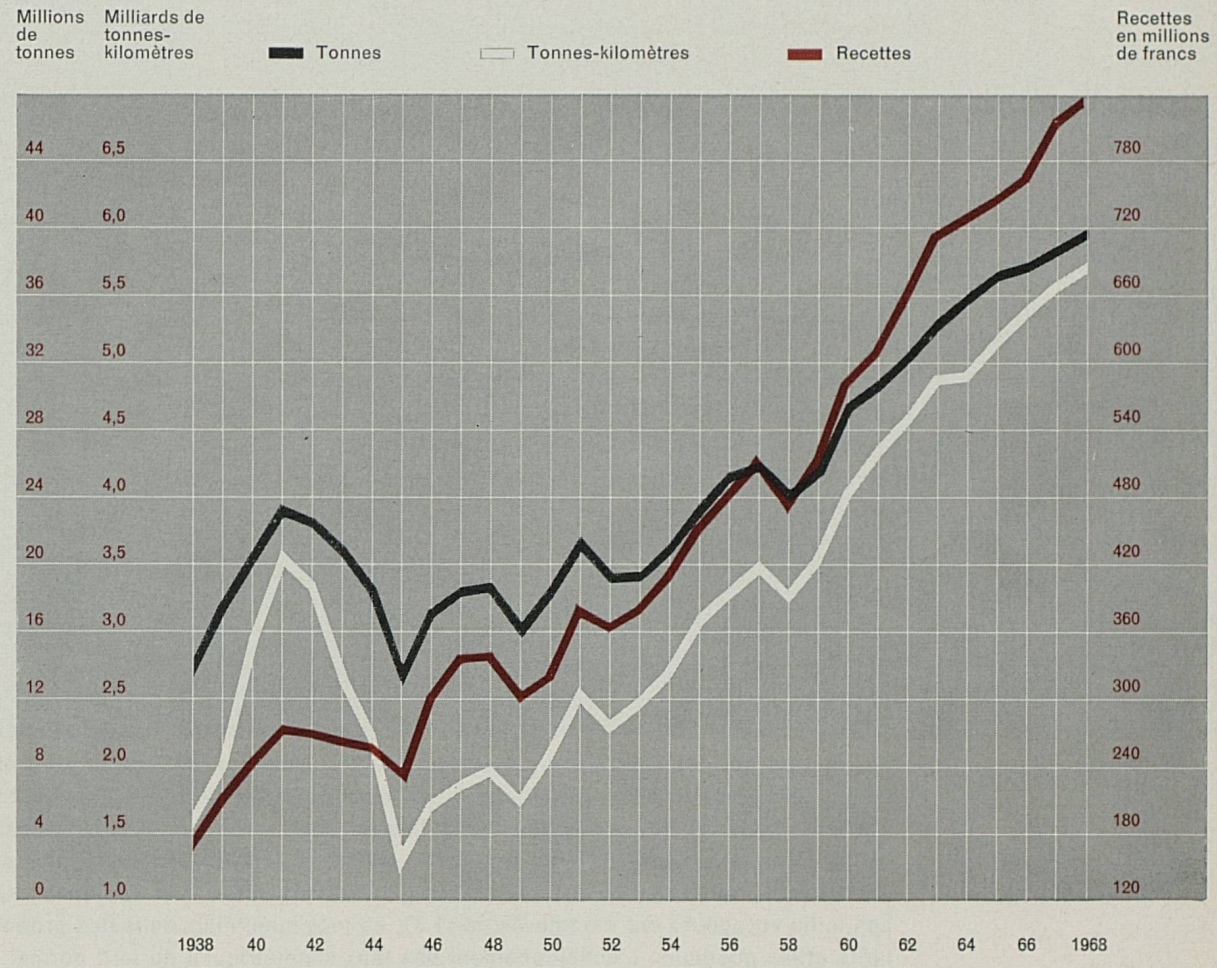


Une fois de plus, il est apparu qu'une partie du trafic qui doit emprunter la route lors d'une grève est définitivement perdue pour le rail. Les arrêts de travail dans les entreprises de transports publics tels qu'ils se sont produits en France et en Italie lui causent donc un grave préjudice.

Les transports suisses, sans les envois postaux, ont progressé de 3,5% par rapport à 1967, pour totaliser 29,73 millions de tonnes, dont 11,95 millions proviennent des importations (3,45 millions de t enlevées dans les ports rhénans), 1,78 million des exportations (0,12 million de t acheminées vers les ports rhénans) et 16 millions du marché intérieur (3,55 millions au départ des raffineries de pétrole).

Avec 13,7 millions de tonnes, le trafic en relation avec le commerce extérieur, c'est-à-dire avec les importations et les exportations, atteint presque le niveau des transports intérieurs. Pas moins de 7,3 millions de tonnes, soit 56,5% du volume total, ont passé par Bâle, tandis que 2,4 millions (18,6%) ont été acheminées par les points frontières du sud, 2,1 millions (16,1%) par le nord-est et 1,2 million (8,8%) par l'ouest. Sur le

Evolution du trafic marchandises (échelles coordonnées entre elles)



plan national, l'accroissement du tonnage est dû pour l'essentiel aux expéditions des raffineries de Collombey et de Cressier. La capacité de ces entreprises, qui alimentent le marché suisse dans la proportion de 38%, atteint son plafond, si bien que les importations directes de carburants et de combustibles liquides ont repris leur essor au cours de l'exercice.

Le transit international s'est chiffré par 9,67 millions de tonnes, ce qui représente 24,3% de l'ensemble des transports des CFF, et la part de Bâle a été de 76%, soit 7,31 millions de tonnes. Contrairement à ce qui s'est produit dans le trafic intérieur, le taux de croissance du transit international est tombé à 1,6%, contre 5,6% en 1966 et en 1967. Cette évolution est imputable non seulement aux grèves, mais aussi au fléchissement des importations italiennes de ferraille et de charbon, qui est dû au changement de structure de l'économie italienne. Au Saint-Gothard, le recul des mouvements de charbon est illustré par le fait que, de tout le mois de novembre, ils n'ont été constitués que par six wagons contenant un charbon spécial destiné à l'industrie,

alors que vingt ans auparavant, c'étaient 25 trains qui traversaient chaque jour le tunnel avec une charge totale de 25 000 tonnes de ce combustible. Le recul a été plus que compensé dans d'autres catégories. Le transit nord–sud (sans la ferraille ni le charbon) a augmenté de 147 000 tonnes; celui de sens contraire a même progressé de 298 000 tonnes, ce qui prouve bien que l'éventail des produits exportés par l'Italie ne cesse de s'élargir.
L'ensemble du transit ferroviaire de la Suisse (somme des entrées et des sorties) se répartit entre les pays de la manière suivante: Italie 92,3%, Allemagne 55,2%, France 21,2%, Benelux 16,2%. Le tonnage en provenance des six pays de la Communauté économique européenne s'est multiplié par 2,3 au cours de la dernière décennie, alors que le trafic suisse n'a enregistré qu'une hausse de 50%.
A noter encore que les transports de transcontainers entre Rotterdam–Anvers et Milan ont bien débuté au cours de l'exercice. Au total, 4000 de ces récipients, chargés de 74 000 tonnes de marchandises, ont été acheminés par des trains-blocs. Le parcours, long de quelque 1000 km, est accompli en 36 heures. Les Chemins de fer fédéraux, qui vouent un intérêt particulier à ce nouveau service, et quinze autres administrations ferroviaires sont membres de la société Intercontainer, dont la direction est à Bâle. Ils participent également à la Hupac S. A., Chiasso. Cette société, spécialisée dans le trafic combiné rail–route, a déjà fait circuler au cours de sa première année d'activité près de 1200 véhicules routiers entre Bâle et Lugano-Melide. Le transport par fer de cadres et de véhicules routiers, d'abord limité au transit, constitue, semble-t-il, la solution idéale pour ouvrir de nouveaux débouchés au rail et décharger les routes du trafic lourd à grande distance.

II. Tarifs

Voyageurs

La révision des tarifs voyageurs a pris effet le 1er novembre 1968, après avoir été débattue à la 75e séance de la Conférence commerciale et approuvée par le Conseil fédéral. Il s'agissait surtout d'adapter les taxes à la hausse des coûts. Dans certains tarifs, la majoration était assortie de modifications structurelles, de façon qu'ils s'harmonisent mieux avec les prix de revient et la demande. Enfin, plusieurs simplifications d'ordre administratif ont été réalisées. Les aménagements essentiels sont résumés ci-après.
Les tarifs voyageurs ont été relevés de 11,3% en moyenne, mais dans des proportions qui varient selon les tarifs et les positions. L'échelonnement des taux kilométriques du tarif normal et de ceux qui en dérivent est désormais le suivant: 1 à 20 km = 100% du prix de base, 21 à 150 km = 85%, 151 à 700 km = 37,5%. Le tarif des bagages a subi une augmentation linéaire de 10% dans le trafic suisse.
En ce qui concerne les billets de simple course valables pour le retour, le minimum de perception a passé à 9 francs en 2e classe et à 14 francs en 1re. La durée de validité des billets du dimanche est maintenant fixée uniformément à deux jours, avec possibilité de retour le samedi. Les conditions des voyages en famille ont été assouplies, notamment par l'élargissement du cercle des bénéficiaires et l'abaissement du nombre minimum de billets exigé. Dans le tarif des sociétés et écoles, les modifications ont porté sur les groupes de prix et sur les taux de réduction pour les sociétés (10 à 24 personnes = 20%, 25 à 199 = 30%, à partir de 200 = 40%).
Diverses mesures doivent stimuler le trafic. D'une part, depuis le 1er novembre 1968, les gares délivrent des abonnements d'une année pour demi-billets, au prix de 50 francs au lieu de 290, aux hommes de plus de 65 ans et aux femmes de plus de 62 ans. L'innovation a été accueillie avec une telle faveur par le public que plus de 180 000 de ces abonnements ont été vendus en cinq mois, si bien que, sur les quelque 700 000 ayants droit, un quart possèdent ce titre de réduction, qui permet de voyager à bon compte. Par ailleurs, depuis la révision, les abonnements pour demi-billets valables trois ou douze mois sont offerts à moitié prix aux conjoints des détenteurs de l'abonnement général. Quant au prix de ce dernier, il est présentement de 1200 francs par année en 2e classe et de 1800 francs en 1re. Les abonnements de réseau ne sont plus délivrés que pour 1000 km au maximum. Les deux abonnements d'usage général pour courses quotidiennes (séries 10 et 12) ont été groupés en un seul (série 12), qui donne droit à un nombre illimité de courses quoti-

Même les rois prennent le train. Sa Majesté Olaf IV de Norvège dans la voiture panoramique des CFF, lors de sa visite officielle en avril 1968. A la gauche du souverain, le Conseiller fédéral Celio.

diennes pour la durée d'un mois civil. Toutes ces mesures ont fait passer l'indice des tarifs de 170 points à 189 (1939 = 100).
Le tarif commun international pour le transport des voyageurs et des bagages (TCV) s'est ressenti notamment des augmentations de prix décrétées en France, aux Pays-Bas, en Norvège, en Suède, en Finlande et dans quelques pays de l'Est. Etant donné la diminution du mouvement enregistrée ces dernières années, l'activité commerciale a surtout visé à la promotion des ventes et à l'accroissement du trafic, ce qui a nécessité une vaste étude du marché.

Marchandises

A la fin de 1967, la Confédération a cessé de participer financièrement aux transports de céréales panifiables de provenance étrangère, ce qui a entraîné la suppression des tarifs exceptionnels. Pour conserver autant que possible ce trafic, qui porte sur quelque 275 000 tonnes par année, les chemins de fer ont conclu des ententes tarifaires avec les membres de l'Union des meuniers suisses.

Transports par fer de marchandises en transit; répartition par pays de provenance et de destination

Entrées

Sorties

En milliers de t

De tout temps, la Suisse a joué un rôle considérable dans les échanges européens. En 1968, les CFF ont transporté 9,67 millions de tonnes de marchandises en transit. L'importance capitale des liaisons ferroviaires entre le nord et le sud ressort du fait que la République fédérale d'Allemagne participe pour 37,0% aux entrées et pour 18,2% aux sorties de marchandises, tandis que les parts de l'Italie s'établissent à 28,6 et 63,7% respectivement. Le trafic de transit procure chaque année une recette de plus de 330 millions de francs aux chemins de fer, aux maisons d'expédition et au commerce de transit. Il constitue un élément appréciable de la balance suisse des revenus et des payements.

Depuis le 1er janvier 1968, la République fédérale d'Allemagne et la France perçoivent la taxe sur la valeur ajoutée. Cet impôt ne s'appliquant pas au trafic international alors que les autres droits ont été abolis, les tarifs ont baissé de 2,5 à 15% sur les parcours étrangers. Cela a eu une incidence fâcheuse sur les prix de parité des Chemins de fer fédéraux, qui, pour rester compétitifs, ont dû consentir des sacrifices sur leurs quotes-parts.

Le 1er mai est entré en vigueur un nouveau tarif de régime accéléré pour les véhicules accompagnés servant au transport de marchandises à travers le Saint-Gothard. Il est destiné à rendre ce trafic plus attrayant. Outre l'abaissement du prix du parcours, il donne surtout la possibilité d'acheminer les chargements routiers par tous les trains d'automobiles.

Les travaux de la Conférence commerciale et de diverses commissions ont abouti à une large harmonisation des propositions des entreprises suisses de transport concernant l'adaptation des tarifs. C'est ainsi que les aménagements relatifs aux wagons complets, aux envois de détail (d'abord sans la taxation au volume) et à certains frais accessoires sont en vigueur depuis le 1er janvier 1969. L'indice général des prix de transport a passé alors de 140 à 151 points, celui des wagons complets de 123 à 130 points (1939 = 100); ils restent malgré tout bien inférieurs au niveau des prix à la consommation et des prix de gros.

III. Le rail et les autres moyens de transport

Les Chemins de fer fédéraux, qui ont cessé de bénéficier d'un monopole de fait depuis longtemps, suivent très attentivement l'évolution du marché et en particulier le développement des autres moyens de transport. Ils préconisent depuis des années une politique fondée sur l'égalité des conditions de concurrence, afin qu'aucun transporteur ne soit avantagé indûment et que le jeu de l'offre et de la demande ne soit pas faussé.

Route

Le parc des véhicules routiers ne cesse de s'étendre rapidement. D'après les résultats provisoires du 30 septembre 1968, les automobiles immatriculées en Suisse étaient au nombre de 1 295 000, dont 1 170 000 voitures de tourisme et limousines commerciales. L'augmentation, comparativement à 1967, est de 8%. Ce taux ne s'écarte guère de ceux des trois dernières années. Alors qu'il y avait une voiture pour dix habitants en 1960, les recensements de l'année écoulée donnent la proportion d'une pour près de cinq habitants.

En 1968, 335 000 véhicules à moteur ont emprunté le tunnel routier du Grand Saint-Bernard, en Valais. Celui du San Bernardino, dans les Grisons, qui est ouvert à la circulation depuis le 1er décembre 1967, peut être franchi sans péage, contrairement à son homologue valaisan. Durant l'année considérée, cette nouvelle artère a déjà été utilisée par 848 000 véhicules et sa présence explique la désaffection qui se manifeste à l'égard du «tapis roulant» du Saint-Gothard, où la diminution a été de 595 000 véhicules en 1967 et de 432 000 en 1968. Le mouvement à travers le tunnel du Simplon a en revanche augmenté de 10% durant l'exercice, pour atteindre le chiffre de 123 000 véhicules à moteur.

Les transporteurs routiers disposent sur l'ensemble du territoire de 72 500 camions, dont 24 000 ou 30% ont une charge utile de plus de cinq tonnes et rentrent ainsi dans la catégorie des poids lourds. A cela s'ajoutent 48 000 remorques. La capacité totale de ces véhicules est de 430 000 tonnes, soit près de la moitié

de celle du rail. La part de la route en tonnes-kilomètres (sans le transit) a passé en Suisse de 42% lors du recensement de 1962/63 à 50% selon les estimations de 1968. 70% des transports par camions proviennent du trafic intérieur proprement dit, 30% seulement relèvent du commerce extérieur.

Dans le trafic international – importations, exportations et transit – le rail arrive au premier rang avec un total de 18,8 millions de tonnes ou 42%, suivi des conduites avec 11,5 millions de tonnes ou 25%, le principal de ces moyens de transport étant l'oléoduc qui relie l'Italie au sud de l'Allemagne. La batellerie rhénane arrive en troisième position, avec 7,4 millions de tonnes ou 16,3%, et la route occupe la quatrième place, avec 7 millions de tonnes ou 15,5%.

La navigation rhénane, à Bâle, et les conduites aboutissant aux raffineries du pays sont à l'origine d'un trafic terminal non négligeable. Aux transports internationaux par chemin de fer (18,8 t) s'ajoutent ainsi le mouvement des marchandises des ports rhénans, soit 3,45 millions de tonnes pour les importations, 120 000 tonnes pour les exportations et 1,18 million pour le transit, et les produits importés expédiés au départ des raffineries, soit 3,55 millions de tonnes, si bien que le rail a participé aux échanges internationaux, en 1968, pour 27 millions de tonnes au total. Compte tenu des marchandises expédiées à destination et au départ des points frontières, la part du chemin de fer est de 15,5 millions de tonnes (64%) dans l'ensemble des importations, de 1,8 million (66%) dans les exportations et de 9,7 millions (98%) dans le transit. Le chemin de fer, avec ses 27 millions de tonnes, assure 73% de la totalité des transports internationaux. Les 9,7 millions de tonnes véhiculées par camion représentent une part de 23%.

Transports par conduite

Les raffineries de Collombey et de Cressier ont reçu de l'étranger, par oléoduc, une quantité de pétrole brut correspondant à 230 millions de tonnes kilométriques, soit 4% de la somme de tous les transports des CFF. Grâce aux trains programmés de wagons-citernes, il a cependant été possible d'acheminer par le rail la majeure partie des produits raffinés. Les gazoducs de l'Union gazière, qui sont déjà exploités dans la région de Bâle-Mittelland et en construction dans la région de Zurich-Suisse orientale, font craindre un prochain recul des importations de charbon, dont pâtira non seulement le chemin de fer, mais aussi la batellerie. L'emploi de gaz brut en provenance du sud de l'Allemagne – puis plus tard de la Hollande – dans les usines de Bâle et de Zurich-Schlieren devrait se traduire par une nouvelle contraction des transports.

Aviation

Sur les quatre aéroports suisses, les transports commerciaux se sont considérablement développés. Le nombre des passagers a augmenté de 524 000 ou 10,4% pour atteindre 5 578 000 (Zurich +11,2%, Genève +11,2%, Bâle −3%). La progression est même de 25,6% pour le fret, qui a passé à 94 000 tonnes. Les deux aéroports intercontinentaux de Zurich et de Genève ont enregistré ces dix dernières années, dans le service des passagers, un taux de croissance moyen de 13%. Leur raccordement au réseau des CFF est l'une des préoccupations de l'heure; des études sont en cours.

La formule du confort...

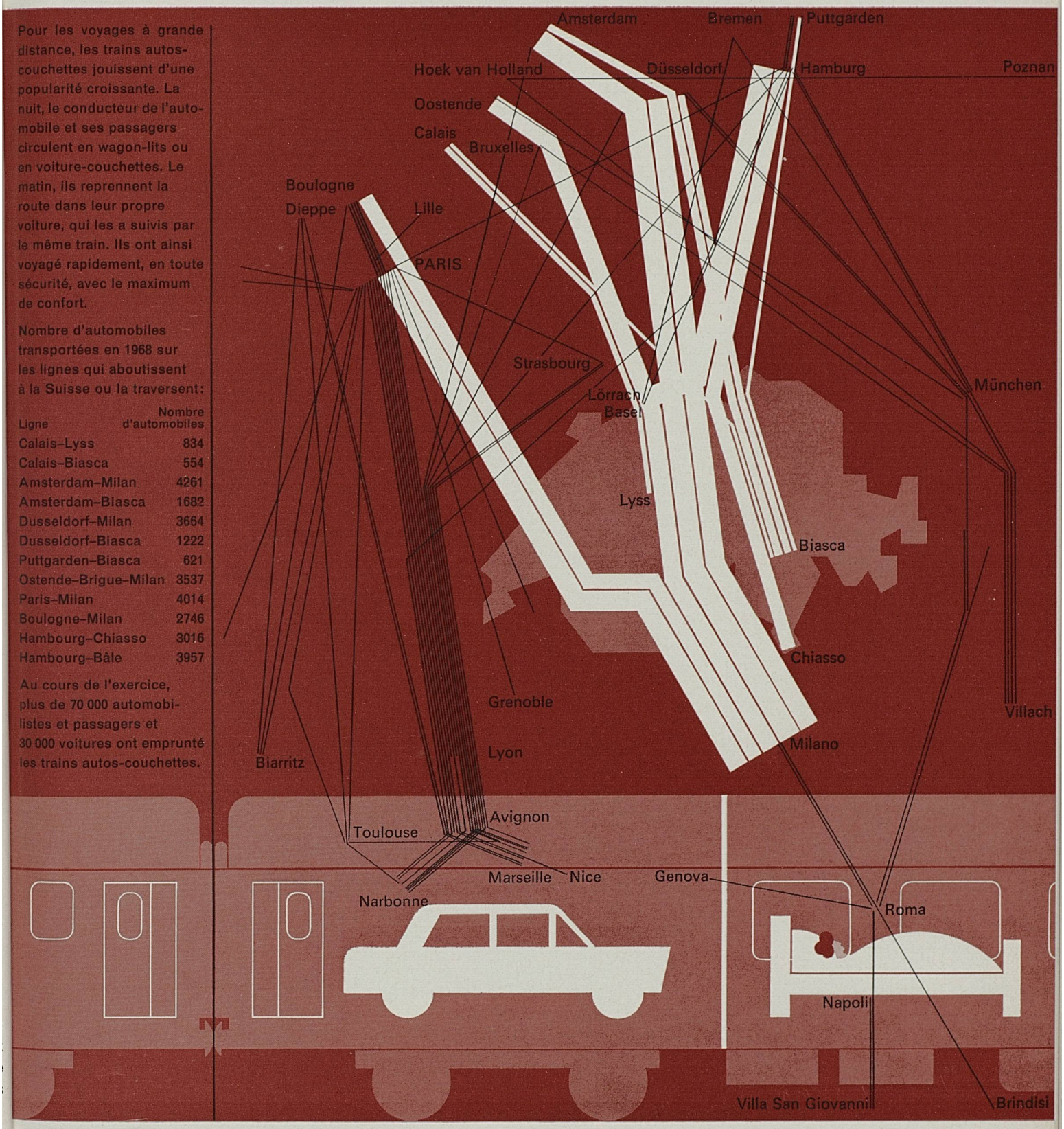
le train autos-couchettes

Pour les voyages à grande distance, les trains autos-couchettes jouissent d'une popularité croissante. La nuit, le conducteur de l'automobile et ses passagers circulent en wagon-lits ou en voiture-couchettes. Le matin, ils reprennent la route dans leur propre voiture, qui les a suivis par le même train. Ils ont ainsi voyagé rapidement, en toute sécurité, avec le maximum de confort.

Nombre d'automobiles transportées en 1968 sur les lignes qui aboutissent à la Suisse ou la traversent:

Ligne	Nombre d'automobiles
Calais–Lyss	834
Calais–Biasca	554
Amsterdam–Milan	4261
Amsterdam–Biasca	1682
Dusseldorf–Milan	3664
Dusseldorf–Biasca	1222
Puttgarden–Biasca	621
Ostende–Brigue–Milan	3537
Paris–Milan	4014
Boulogne–Milan	2746
Hambourg–Chiasso	3016
Hambourg–Bâle	3957

Au cours de l'exercice, plus de 70 000 automobilistes et passagers et 30 000 voitures ont emprunté les trains autos-couchettes.



IV. Exploitation

Parcours

D'une manière générale, en dépit des grèves des pays voisins et de plusieurs accidents, la circulation des trains a été normale. La collision du 24 juin, à Saint-Léonard, près de Sion, qui a malheureusement coûté la vie aux mécaniciens des deux locomotives et à dix voyageurs, a été la plus grave catastrophe des dix dernières années. Les enquêtes, qui se poursuivent, montreront si les dispositifs de sécurité, pourtant très perfectionnés, et les règlements ne doivent pas être complétés. La grève, prolongée en France, intermittente en Italie, a causé des perturbations et des embouteillages redoutables. Chaque reprise du travail a provoqué un mouvement exceptionnel sur les lignes du Saint-Gothard et du Simplon. Sur la première, les transports de marchandises des jours ouvrables, avec une moyenne de plus de 77 000 tonnes brutes en juin et de près de 79 000 en juillet, n'avaient encore jamais pris une telle ampleur. Au Simplon, le chiffre de plus de 26 000 tonnes brutes témoigne également d'un trafic sans précédent.

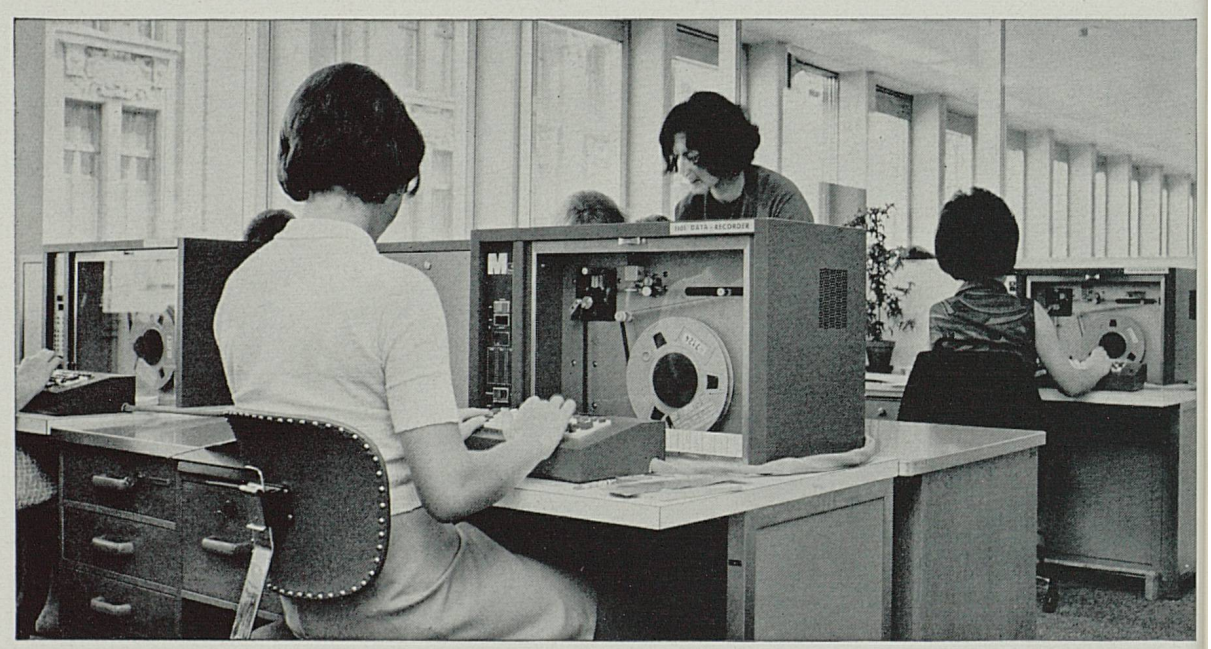
La nouvelle gare de triage de Chiasso a fourni une preuve décisive de ses possibilités. Au cours de plus de cent jours, elle a traité chaque fois un nombre de wagons entrants et sortants supérieur à 4000, avec des pointes de plus de 5000. A la gare italo-suisse de Domodossola, en revanche, la fluidité du trafic diminue au fur et à mesure qu'il augmente, de sorte qu'un accroissement du potentiel des installations s'impose. Des pourparlers avec le gouvernement italien sont envisagés.
Au centre de triage du Limmattal, les travaux de la première étape de construction ont si bien avancé qu'il sera possible, lors du changement d'horaire de 1969, de mettre en service un faisceau de 14 kilomètres de voies pour la formation de trains de marchandises. La gare de triage de Zurich, située dans le périmètre de la ville, où elle ne parvient plus à suffire à sa tâche, s'en trouvera sensiblement moins encombrée.
Sur la ligne de Zurich–Meilen–Rapperswil, l'aménagement de deux îlots à double voie et l'emploi de nouvelles rames automotrices spécialement destinées au service de banlieue ont permis aux CFF d'appliquer dès le printemps leur premier horaire cadencé, avec des circulations toutes les demi-heures. Tant en ce qui concerne le nombre des trains que la durée des parcours, l'offre de transport est ainsi notablement améliorée sur la rive droite, très peuplée, du lac de Zurich. Cette conception de l'exploitation se révèle d'ores et déjà judicieuse. Pour le prochain horaire, qui reflétera d'ailleurs une accélération de la marche des convois sur l'ensemble du réseau, les temps de parcours entre Zurich et Rapperswil seront encore écourtés.
Dans le trafic suisse, la proportion des marchandises de gros tonnage acheminées par des trains programmés a encore pu être accrue. Les deux tiers de ces transports sont constitués par les carburants et combustibles liquides provenant des raffineries du pays et par du gravier. Les efforts tentés pour améliorer et rationaliser l'offre dans le service des marchandises n'ont pas été vains: bien que le tonnage ait augmenté de 3%, la somme des parcours a diminué en longueur et en durée. L'essai de réorganisation des transports en petite vitesse par l'application du système des gares-centres, qui implique la collaboration du rail et de la route, a été étendu à trois gares de la banlieue de Berne. Il est en cours dans la région de Zoug depuis le début de 1967. Jusqu'ici, l'expérience est concluante.

Horaire et exploitation sur le plan international

Le chemin de fer, qui est en butte à l'âpre concurrence des autres transporteurs de voyageurs, non seulement dans le trafic intérieur, mais encore dans le trafic international, ne cesse jamais d'améliorer ses prestations. La Conférence européenne des horaires des trains de voyageurs et des services directs (CEH), réunie en session générale en septembre 1968 à Bâle, sous la présidence des CFF, a examiné plus de 500 propositions tendant à la création de nouveaux convois internationaux, à l'amélioration des horaires et au remaniement de compositions existantes. Quant à la Conférence internationale des trains spéciaux d'agences de voyages (CITA), qui a tenu ses assises en novembre à Nice, également sous la présidence des CFF, elle a voué la plus grande sollicitude à l'organisation des trains spéciaux de la prochaine saison d'été.

◀ Point de vue sur le chemin de fer.

La Conférence européenne des horaires des trains de marchandises (LIM), dont la réunion de novembre, à Stockholm, était dominée par l'heureuse impression consécutive au développement du trafic, a amélioré les circulations sur bien des points. Au cours de l'exercice, les Chemins de fer de l'Etat de la République turque sont devenus membres à part entière de l'organisation, tandis que les sociétés Interfrigo et Intercontainer ont désormais voix consultative dans les assemblées. Les nouveaux statuts de l'Union internationale des wagons (RIV), qui avaient été adoptés en octobre 1967, et le nouveau Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international sont entrés en vigueur le 1er janvier et le 1er mars 1968. Les échanges de wagons, d'agrès, de containers et de palettes en sont facilités.
La Conférence européenne des services directs, organe directeur de l'Union internationale des voitures et fourgons (RIC), a conféré un caractère définitif aux nouveaux statuts qui étaient provisoirement en vigueur depuis le 1er janvier 1967. Elle a en outre fait siennes les propositions visant à modifier les règles relatives à la fourniture des véhicules et à la compensation en nature des prestations de ces derniers.
La Communauté d'exploitation des wagons EUROP et POOL, que président les CFF, a constaté un ralentissement du trafic EUROP. Cette situation est due au fait que les administrations, soucieuses de satisfaire toujours mieux la demande, utilisent des véhicules spéciaux en nombre accru, même pour les transports internationaux. Une commission examine maintenant si le parc, composé exclusivement de wagons couverts et plats des modèles traditionnels ne devrait pas être complété à brève échéance par des véhicules de types nouveaux.



L'enregistrement direct des données sur bandes magnétiques remplace le système des cartes perforées.