

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1967)

Rubrik: Trafic et exploitation

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.02.2026

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

I. Trafic

Voyageurs

En 1967, les Chemins de fer fédéraux ont transporté 226,1 millions de personnes. Ce chiffre est inférieur de 4,2% à celui de l'année précédente (236,1 millions) et à peine plus élevé que celui de 1960. Les recettes voyageurs, qui englobent désormais celles des transports de bagages et de véhicules automobiles accompagnés, ont fléchi de 2,8 millions de francs (0,5%), pour s'inscrire à 552,5 millions, bien que les tarifs eussent été relevés en partie au début de l'exercice.

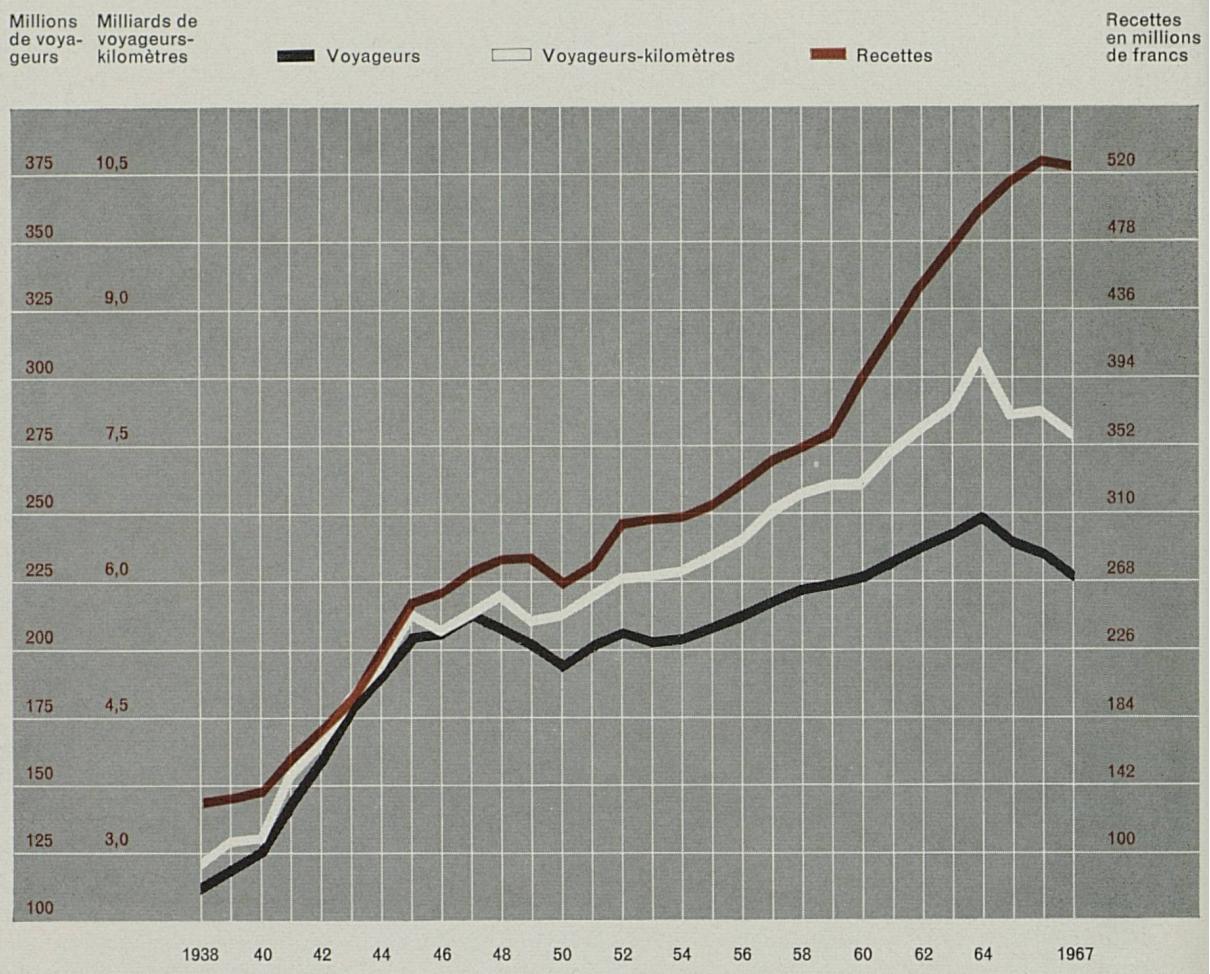
La régression constatée depuis 1965 dans le trafic voyageurs, voire depuis 1963 dans les déplacements professionnels et les courses d'écoliers, s'est donc poursuivie en s'accentuant à certains égards. La même tendance s'est manifestée dans les voyages d'affaires à l'intérieur du pays et, plus encore, dans le service international en général, où une augmentation avait été de nouveau enregistrée un an auparavant. En revanche, les voyages individuels en Suisse se sont maintenus de justesse au niveau de l'année précédente. Il en va de même du tourisme en groupes à l'échelon national: en général, les voyages de sociétés et d'écoles sont en baisse, alors que la participation aux excursions organisées s'est considérablement accrue.

Cette évolution est d'autant moins satisfaisante pour le chemin de fer que les autres transporteurs ont élargi leur clientèle, quand bien même le taux de croissance s'est un peu atténué par rapport à l'année précédente.

La diminution du trafic est imputable en particulier à une concurrence plus acharnée, qui se manifeste par le progrès constant de la motorisation individuelle dans toutes les couches de la population, par l'essor des voyages circulaires et des courses-navette d'autocars à travers les frontières, par l'expansion des services aériens nationaux et internationaux (avions de ligne et avions affrétés). La tension dans le monde (conflit du Proche-Orient), les mesures prises en Suisse et à l'étranger pour lutter contre la surchauffe économique et réduire le nombre des travailleurs étrangers, les restrictions imposées aux touristes anglais en matière de devises et la dévaluation de la monnaie en Grande-Bretagne et au Danemark ont eu aussi des répercussions. Le trafic international a été le premier touché. Pour ce qui est du trafic professionnel, il faut noter l'influence négative qu'ont exercée le recul des effectifs de travailleurs étrangers, dont il a déjà été question, les tendances décentralisatrices de l'industrie, le succès de la journée continue et le fait que les entreprises transportant leur personnel par la route sont toujours plus nombreuses. Dans le trafic intérieur, les parcours se sont encore allongés, comme c'est le cas depuis quelques années. La proportion des voyageurs de 1^{re} classe, qui n'avait cessé de croître, s'est maintenant stabilisée.

Parallèlement au trafic voyageurs, les envois de bagages ont diminué. En revanche, les services internationaux de trains autos-couchettes se développent encore. Le nombre des véhicules routiers acheminés par les tunnels alpins est en hausse, mais dans une mesure moindre que l'année précédente; il a toutefois accusé une nette stagnation en été et en fin d'année.

Evolution du trafic voyageurs (échelles coordonnées entre elles)



Marchandises

Les transports de marchandises, qui ne comprennent plus les bagages et les véhicules automobiles accompagnés, se sont accrues de 900 000 tonnes ou 2,3%, atteignant ainsi 38,58 millions de tonnes. Les transports suisses (trafic intérieur, exportations, importations) se chiffrent par 29,06 millions de tonnes (1,3% de plus que l'année précédente) et le transit par 9,52 millions de tonnes (5,6% de plus). Grâce aux mesures tarifaires du 1^{er} janvier 1967 et à l'accroissement du mouvement, les recettes ont augmenté de 6,6%, ce qui les a portées au niveau encore inconnu de 815,1 millions de francs. Ces dernières années, les divers secteurs ont évolué comme il suit:

	1965	1966	1967
	Millions de francs		
Wagons complets	538,6	556,0	597,0
Envois de détail	162,1	160,2	169,5
Envois postaux	45,5	48,3	48,6
Total du trafic marchandises	746,2	764,5	815,1

Evolution du trafic marchandises (échelles coordonnées entre elles)



Les 50,6 millions de francs de recettes supplémentaires proviennent pour 37 millions du relèvement des tarifs et pour 14 millions de l'essor du trafic. L'apport du transit s'est amélioré à lui seul de 12 millions de francs. Les recettes escomptées des aménagements tarifaires ont donc été obtenues sans perte de clientèle, ce qui prouve qu'ils étaient compatibles avec les conditions du marché.

L'évolution du tonnage est caractérisée par le fait que depuis trois ans les transports suisses ne progressent que faiblement, alors que le transit est en pleine expansion. Outre la stagnation des affaires en général, trois facteurs freinent le développement des transports internationaux et intérieurs. Il s'agit d'abord du recul considérable des importations de charbon, qui s'explique par des changements de structure irréversibles et que les transports de fluides par conduites ont encore accentué. De plus, le ralentissement de l'activité dans le bâtiment a fait flétrir les expéditions de matériaux de construction et de liants. En particulier, la diminution du nombre des barrages d'accumulation en chantier s'est répercutée directement sur le volume des transports de ciment. Enfin, la concurrence accrue de la route se fait sentir aussi dans le secteur des marchandises, spécialement sur le plan international.

La contraction des besoins de l'économie suisse en matière de transports s'est manifestée surtout au détriment des envois par fer au départ des ports rhénans. Ils sont tombés à 3,5 millions de tonnes, comme en



Un raccordement industriel à grand trafic. — Le vaste faisceau de voies de la raffinerie de Cressier, occupé par des wagons-citernes en instance de départ pour Cornaux, où sont formés les trains-blocs et les convois à destination unique, pour des zones ou des centres de consommation déterminés.

1956-1957. Ce sont principalement les arrivages de charbon, de fer et d'hydrocarbures qui ont diminué. Pourtant, le mouvement des produits pétroliers s'est encore accru, en particulier au départ des raffineries d'Aigle et de Cressier, qui ont déjà alimenté le marché suisse dans la proportion de 38% en 1967. Grâce à une organisation efficace des transports par rail et aux trains programmés de wagons-citernes, le chemin de fer a pu maintenir sa part de transports à 60%, malgré le fléchissement des importations directes.

Si les fluctuations du trafic intérieur reflètent la croissance hésitante de l'économie suisse, comme le montrent à la fois la faible augmentation du produit social brut (1,5 à 2%), les indices de la production industrielle et de l'activité, le chiffre d'affaires du commerce de détail et le rythme de la construction, le transit, en revanche, continue sur sa lancée, grâce à la stabilité économique de l'Italie. Ce trafic est cependant loin d'avoir évolué de la même manière dans toutes les directions. Alors que le transit nord-sud, constitué par les importations italiennes, a augmenté de 720 000 tonnes pour atteindre 6,2 millions de tonnes, le transit sud-nord a, en partie à cause de la récession qui s'est produite en Allemagne, rétrogradé de 160 000 tonnes, ce qui le ramène à 2,4 millions de tonnes. Quant au transit ouest-est, il a fléchi de 55 000 tonnes, retombant ainsi à 0,9 million de tonnes.

Bâle a vu passer 80% des marchandises en transit, soit 7,5 millions de tonnes, dont 1,3 million ont été transbordées dans les ports rhénans. Contrairement aux importations, les marchandises appelées à traverser la Suisse sont arrivées par la voie fluviale dans une plus large mesure que par le passé. Dans le trafic mixte rail-route, les transports en transit de remorques routières ont plus que doublé.

L'ensemble du transit ferroviaire de la Suisse (somme des expéditions et des arrivages) se répartit entre les pays de la manière suivante: Italie 92%, Allemagne 56%, France 20%, Bénélux 16%, pays scandinaves 5%, Autriche 4%, Grande-Bretagne, Europe de l'Est 3% chacune. L'Italie, principale intéressée, confie aux CFF et au BLS plus des deux cinquièmes de ses transports continentaux vers le nord; les chemins de fer français et autrichiens en acheminent l'un et l'autre un cinquième et le reste contourne la Suisse par la route.

Au printemps 1968, les CFF ont véhiculé leur 200 millionième tonne de marchandises en transit. La première tranche de 50 millions de tonnes s'est étalée sur 32 ans, la deuxième sur 16, la troisième sur 12, la dernière sur 6 à peine. Cette contribution aux courants d'échanges européens représente 700 000 trains d'une longueur totale de 230 000 km.

II. Tarifs

Voyageurs

Des augmentations partielles de tarif sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 1967, à titre de mesures d'urgence. Elles portaient sur les prix de la 1^{re} classe (lien arithmétique entre la 2^e classe et la 1^{re}, passant de 1:1,45 à 1:1,5) et sur ceux des abonnements d'écolier, des abonnements pour demi-billets, des abonnements de réseau et des abonnements de parcours. Dans le trafic professionnel, des mesures de rationalisation ont permis de réduire l'éventail des abonnements de parcours et de généraliser le système des courses illimitées. L'indice général des tarifs est monté de 4%; il s'établit à 170 (1939 = 100), restant ainsi bien inférieur à l'indice national des prix à la consommation et à celui des salaires d'employés et d'ouvriers.

Le supplément de recettes procuré par les mesures de rationalisation et par l'amélioration de la productivité a tout juste compensé les effets du renchérissement. En outre, de nouvelles dépenses sont déjà en vue (révision du règlement des fonctionnaires, de la loi sur la durée du travail, etc.), de sorte qu'une hausse générale des tarifs s'imposera sous peu.

L'activité commerciale s'est concentrée sur les mesures propres à stimuler la vente et les transports. Le personnel de vente a suivi des cours pour compléter sa formation. Un effort particulier a été entrepris en faveur des voyages organisés par le chemin de fer. Tandis que les billets du dimanche d'hiver ont été émis dans les limites habituelles, quelques nouvelles possibilités ont été offertes en ce qui concerne la délivrance de billets de sport d'hiver et de billets d'excursion d'été au départ des grandes villes. Désormais, les facilités accordées à la famille portent aussi sur ces deux derniers titres de transport. Comme par le passé, les exposants et les visiteurs des grandes foires et expositions du pays ainsi que les participants à diverses manifestations culturelles ou sportives d'intérêt national ont pu se procurer un aller et retour pour le prix d'un aller simple.

Le tarif commun international pour le transport des voyageurs et des bagages a subi diverses modifications consécutives au relèvement de taxes en Belgique, au Danemark, en Finlande, en France, en Grande-Bretagne, en Norvège, en Suède et en Espagne. Afin de donner une nouvelle impulsion au tourisme international par chemin de fer, les CFF ont décidé, en accord avec quelques administrations ferroviaires d'Europe, d'accorder aux agences de voyages une réduction de 20% sur le prix des billets pour les voyages individuels à forfait appelés «Rail Inclusive Tours» (RIT). Au cours de l'exercice, les CFF se sont préoccupés d'affirmer leur position commerciale sur le plan international; ils ont intensifié leurs rapports et leurs contacts avec les administrations ferroviaires et les agences de voyages de l'étranger.

Marchandises

Les tarifs des wagons complets et des envois de détail ont été majorés à partir du 1^{er} janvier. Du fait de ces mesures d'urgence, l'indice des prix de transport est monté de 6,5 points, pour s'inscrire à 140 (1939 = 100). Malgré cette progression, il reste bien en-deçà du renchérissement général, car, à la fin de l'année, l'indice des prix à la consommation atteignait 238 points et celui des prix de gros s'élevait même à 241 points. Les chemins de fer contribuent donc pour beaucoup à maintenir le coût des transports à un faible niveau.

Le trafic des colis express a été intégré dans celui des marchandises. Le procédé consistant à faire étiqueter ces envois par l'expéditeur a pu être remplacé en majeure partie par le système moderne des forfaits. Une nouvelle lettre de voiture, au format de carte postale, a été mise en usage le 1^{er} juin. Quand l'expéditeur le désire, elle peut lui être fournie «en continu», en vue de l'emploi de machines à écrire automatiques, de cartes perforées et d'ordinateurs.

Le règlement concernant les transports par chemins de fer et par bateaux (règlement de transport) a été révisé. Le Conseil fédéral a mis le nouveau texte en vigueur le 1^{er} novembre 1967. Les modifications, qui ont été élaborées avec le concours des représentants de l'économie et des chemins de fer, puis soumises à la Conférence commerciale, ont trait surtout aux heures d'ouverture des guichets et aux délais de déchargement. Elles laissent aussi plus de latitude aux chemins de fer pour ajuster leur offre.

Le trafic par transcontainers faisant son apparition, un nouveau tarif européen pour les transports de ce genre par wagon complet a vu le jour le 1^{er} mai. Une harmonieuse collaboration s'est instaurée avec l'association des propriétaires de containers privés «Trans-Europ-Rail-Route-Express» (TERRE), qui a son siège à Bruxelles et agit en qualité de transporteur vis-à-vis de la clientèle. Les premiers envois ont eu lieu en automne. Quant à la nouvelle société «Intercontainer», sa création est évoquée à la page 18. Afin de stimuler le trafic mixte rail-route, les maisons d'expédition et les transporteurs routiers ont fondé la HUPAC S.A., dont le siège est à Chiasso. Les CFF en font partie.

La dévaluation de la livre anglaise, qui a entraîné celle de la couronne danoise et de la peseta espagnole, a nécessité un remaniement considérable des tarifs directs des transports touchant la Grande-Bretagne, le Danemark et l'Espagne. La taxe à la valeur ajoutée, perçue à compter du 1^{er} janvier 1968 tant en France qu'en Allemagne, s'est répercutée sur les prix de transports. Il a fallu dès lors adapter de nombreux tarifs internationaux.

Le Groupe de travail désigné par l'Union internationale des chemins de fer (UIC) pour élaborer une doctrine tarifaire applicable au trafic des marchandises a mené à chef une étude importante. La rédaction du rapport final a été confiée aux CFF.

III. Exploitation

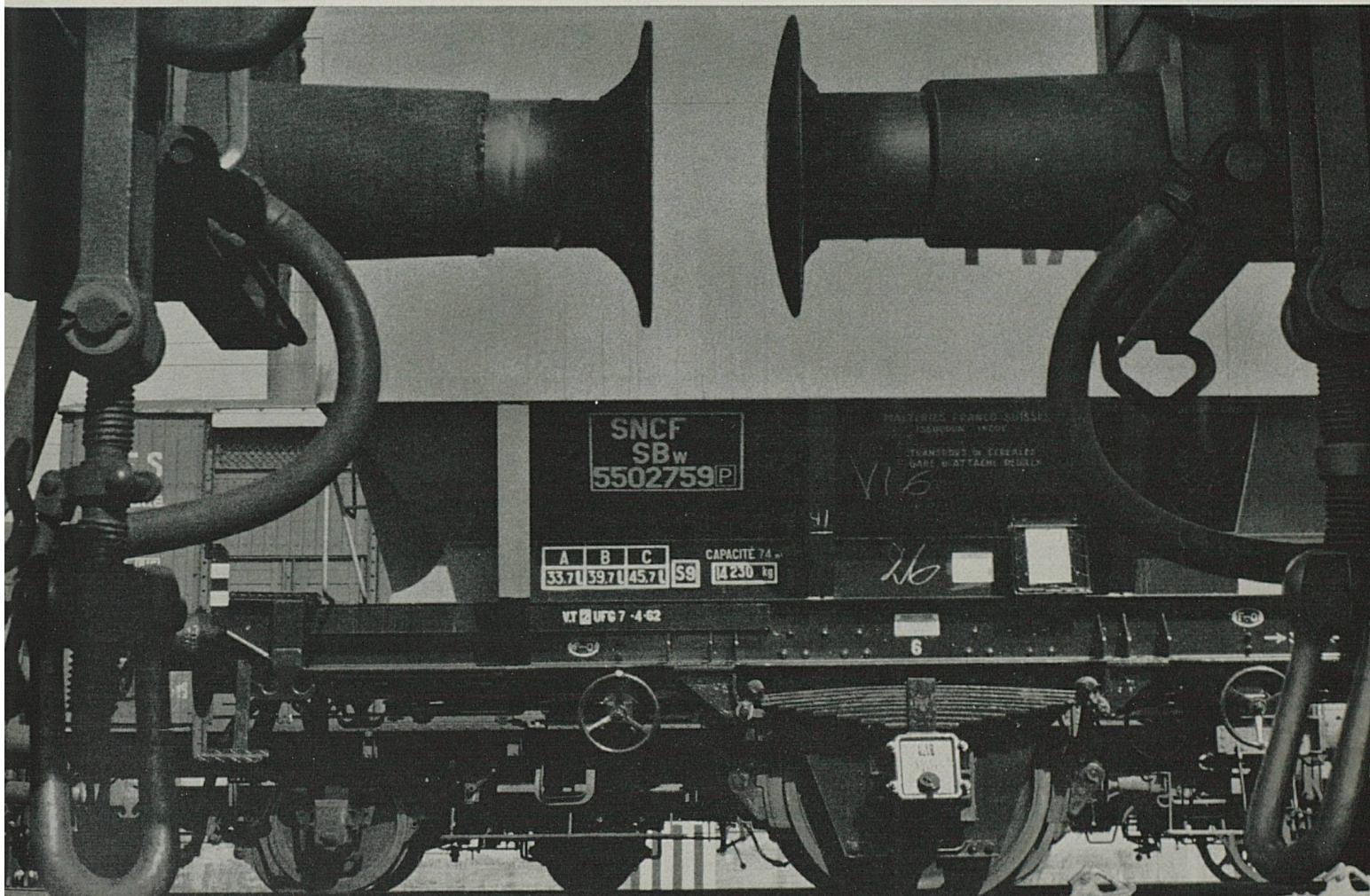
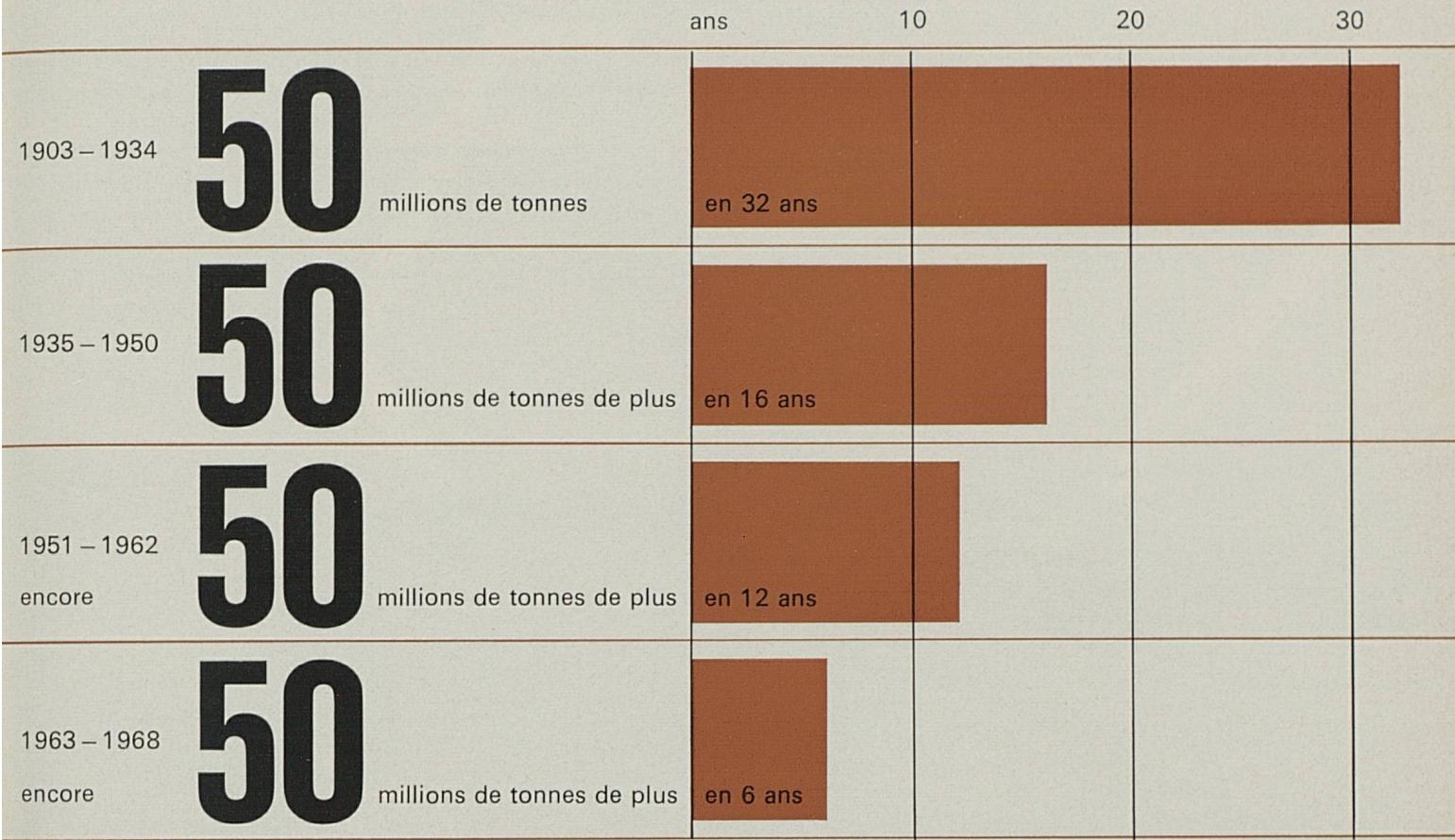
Parcours

D'une manière générale, le trafic s'est écoulé normalement, sans perturbation grave. Les transports de marchandises empruntant la ligne du Saint-Gothard ont toutefois souffert de retards et d'embouteillages, lors de l'adoption du nouveau mode d'exploitation à la gare de triage de Chiasso, récemment aménagée. Ces difficultés sont maintenant surmontées. L'essor du trafic sur ladite artère atteste la capacité accrue des installations et justifie pleinement le montant considérable de la dépense.

L'horaire biennal de 1967-1969, qui est entré en vigueur le 28 mai, se distingue par un nombre exceptionnel de modifications, tant dans le service des voyageurs que dans celui des marchandises. Bien que, par rapport à l'ancien, il prévoie 550 trains-kilomètres voyageurs de plus par jour, l'accroissement des vitesses a permis de réduire d'environ 77 heures la durée quotidienne des parcours de trains.

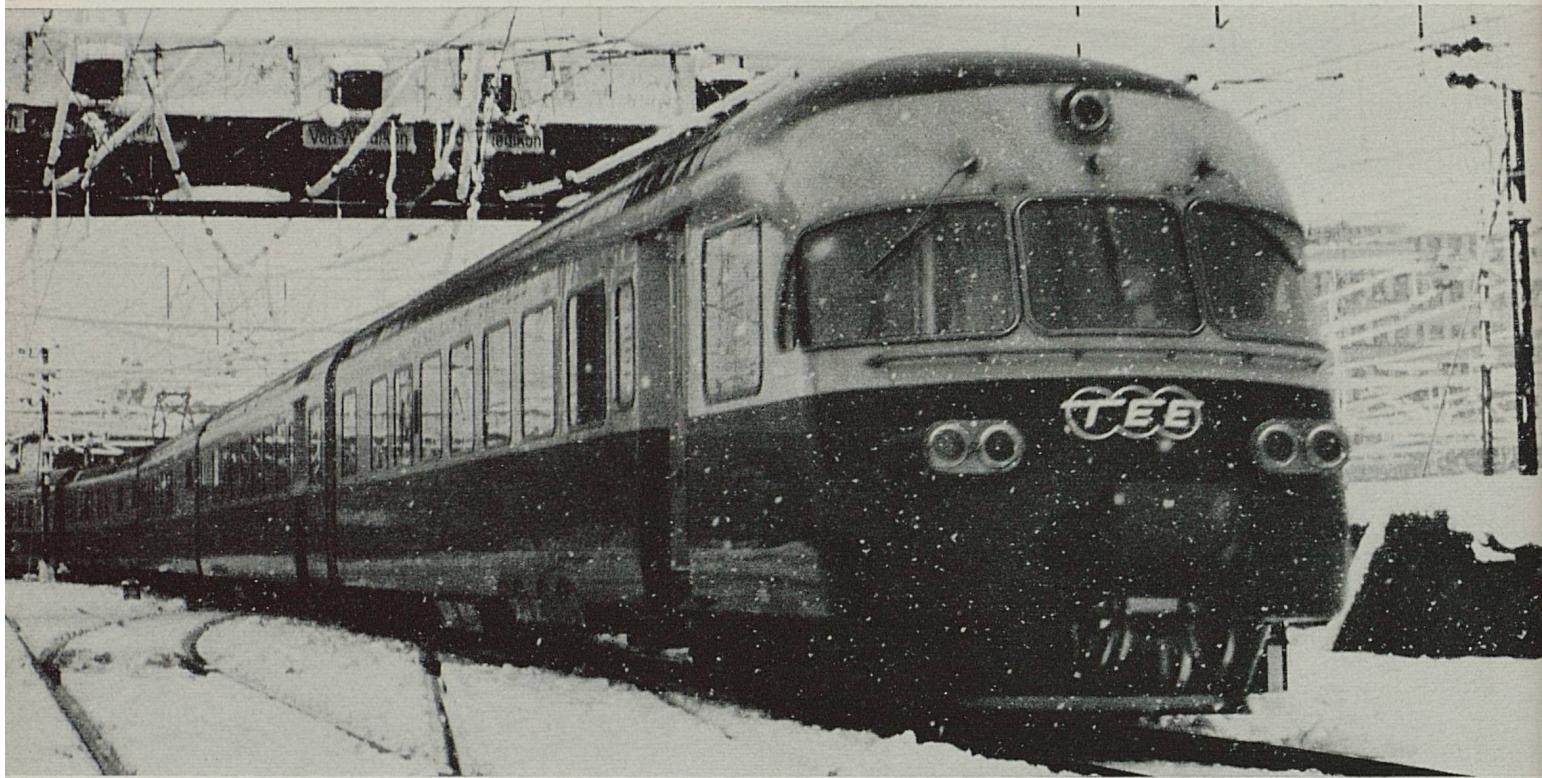
La 67^e Fête fédérale de gymnastique, qui s'est déroulée du 22 au 25 juin à Berne, a mis à forte contribution les moyens de transport. Alors que la venue des quelque 30 000 participants s'est échelonnée sur trois jours et n'a pas soulevé de problèmes majeurs, le retour s'est concentré sur le dimanche 25 juin et a dû

200 millions de tonnes en transit depuis les débuts des CFF



être programmé minutieusement. L'après-midi, il n'y eut pas moins de 34 trains spéciaux: treize partirent de Berne, autant d'Ostermundigen et huit de Berne Wilerfeld. A l'aller comme au retour, aucun incident notable n'a été enregistré.

Dans le trafic suisse des marchandises, les trains programmés gagnent toujours en importance, car ils procurent des avantages appréciables aussi bien aux expéditeurs qu'au chemin de fer. En un an, leur nombre a passé de 9247 à 10 605, et leur charge brute de 9,7 millions de tonnes à 11,1 millions. Ces convois acheminent principalement du gravier, de l'argile, des engrains et des produits pétroliers. En outre, 1300 trains programmés de wagons-citernes ont quitté les deux raffineries avec une charge moyenne de 1200 tonnes.



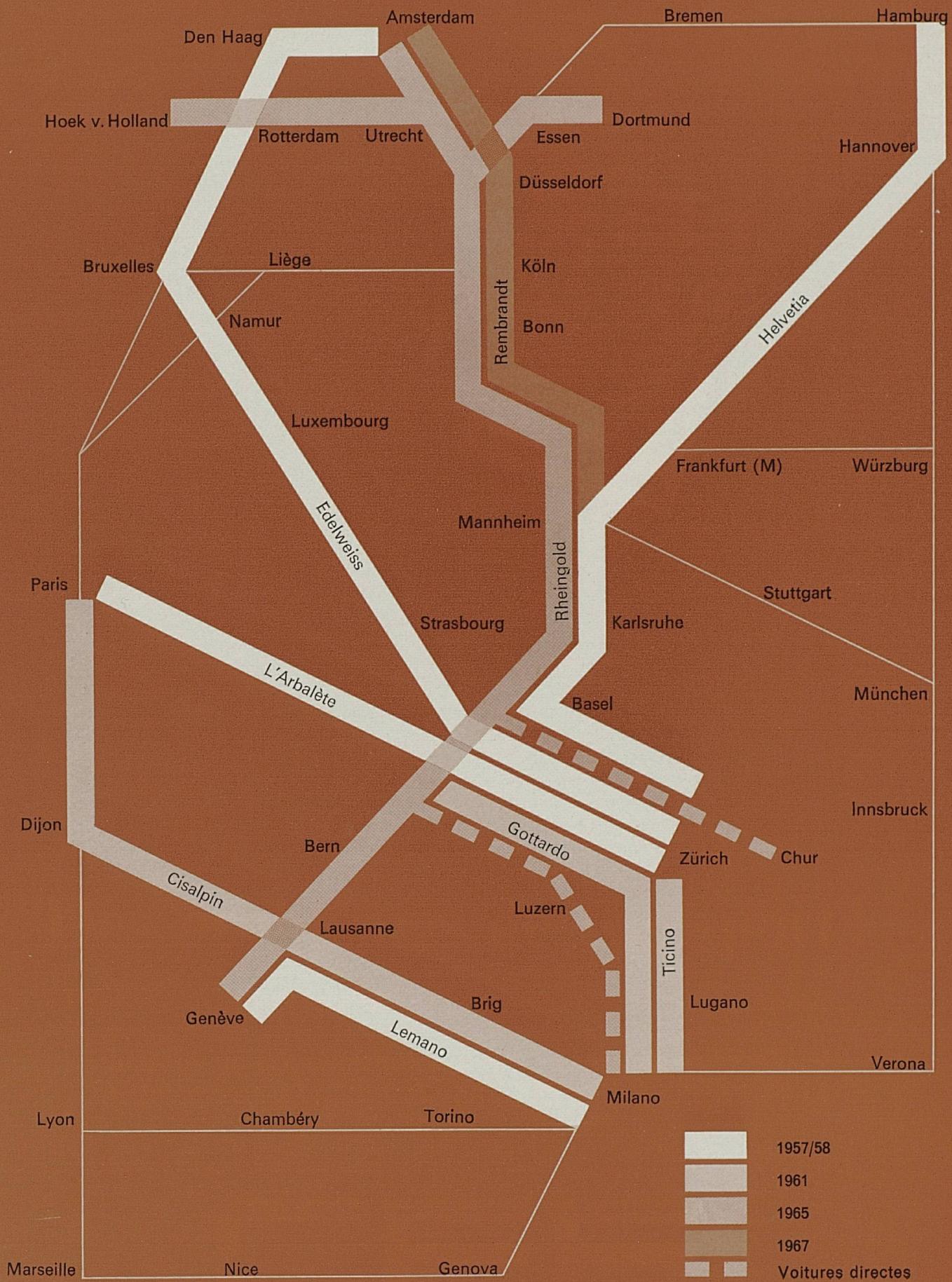
Horaires et exploitation sur le plan international

La Conférence européenne des horaires des trains de voyageurs et des services directs (CEH) avait décidé, en 1966, d'assouplir quelque peu les règles concernant l'horaire biennal et de tenir une session technique dans les années intermédiaires, en vue de mieux coordonner les modifications indispensables des circulations prévues en principe pour deux ans. Une telle réunion s'est tenue pour la première fois du 27 septembre au 6 octobre 1967 à Paris, sous la présidence des CFF. Les délégués ont notamment examiné des propositions ayant pour but d'adapter les prestations du chemin de fer au progrès technique et à l'évolution du trafic.

La Conférence internationale des trains spéciaux d'agences de voyages (CITA) s'est réunie en novembre à Naples, également sous la présidence des CFF, et a fixé le programme des circulations de 1968. L'été prochain, 844 convois spéciaux seront mis en marche à destination de la Suisse ou la traverseront. L'horaire a pu être amélioré sur plusieurs lignes.



Les trains Trans-Europ-Express desservent la Suisse depuis dix ans



1957/58
1961
1965
1967
Voitures directes

Grâce au cycle de travail biennal, la Conférence européenne des horaires des trains de marchandises (LIM) a pu se contenter d'une réunion de printemps. Les décisions prises en 1966 y ont été concrétisées sous la forme du nouveau livret-indicateur international marchandises LIM, qui est entré en vigueur le 28 mai 1967.

L'assemblée générale de l'Union internationale des wagons (RIV), dans sa session ordinaire du mois d'octobre, à Erfurt, a approuvé les projets du Comité relatifs à la réforme des statuts et du règlement. Elle a fixé de nouveaux taux de location en majorant notamment les redevances pour les wagons à bogies dont la limite de charge atteint ou dépasse 40 tonnes. A noter enfin que les CFF ont été confirmés dans leurs fonctions d'administration gérante pour la période de 1968 à 1971.

La Commission EUROP, organe directeur de la Communauté des wagons EUROP, a siégé fin novembre à Amsterdam pour s'occuper du fonctionnement et du développement du pool ainsi que des problèmes d'avenir de la communauté. Elle a en outre relevé les taux de location à partir du 1^{er} mars 1968. A la fin de l'exercice, le parc EUROP comprenait 93 760 wagons couverts et 123 255 tombereaux.

Le parc commun de wagons plats à deux essieux, à la constitution duquel ont participé toutes les administrations affiliées à la communauté EUROP, à l'exception des Chemins de fer fédéraux autrichiens, a vu le jour le 1^{er} janvier 1968, après que les derniers problèmes eurent été résolus. La gestion en commun de plus de 37 000 véhicules de ce type est une manifestation de la collaboration toujours plus étroite des chemins de fer européens.

Rationalisation de la manutention

Depuis des années, les équipements permettant d'accélérer et de rendre plus économique la manutention des marchandises sont l'objet d'une attention soutenue. Grâce à de nouvelles techniques, des progrès ont été réalisés pendant l'exercice. La modernisation du matériel roulant se poursuit; elle porte essentiellement sur les wagons spéciaux.

Le véhicule spécialisé aux usages les plus variés est sans doute le wagon à toit ouvrant et à parois coulissantes. D'une surface utile de 33m² et d'une capacité de 80 m³, il figure parmi les plus grands wagons couverts. La toiture et les parois latérales sont formées de deux moitiés qui coulissent entièrement l'une sur l'autre. L'ouverture du toit peut ainsi atteindre 6 m de long sur 2,53 m de large, celle des faces 5,66 m de long sur 2,07 m de haut. Avec une grue ou un tracteur élévateur, il est facile de charger dans ces wagons des objets encombrants et lourds qui doivent être à l'abri des intempéries. A l'heure actuelle, 300 de ces véhicules sont en service; 200 ont encore été commandés.

Un nouvel engin pour les transports combinés, le transcontainer, a fait son apparition. Connu en Amérique depuis des années, il était utilisé d'abord pour les chargements intercontinentaux. A présent, son usage s'étend rapidement en Europe, où un groupe d'administrations ferroviaires a été amené à fonder la société «Transcontainer» (voir p. 18). La manutention de ces caisses volumineuses requiert cependant des installations spéciales, dont il a fallu préparer l'acquisition.

Pour le transbordement des marchandises lourdes ou encombrantes, 154 gares disposent ensemble de 173 grues d'une capacité de 10 à 50 tonnes. En 1967, huit de ces engins ont été installés, dont plusieurs pour remplacer d'anciens modèles qui ne répondaient plus aux exigences de l'heure. Ces dispositifs stationnaires sont complétés par 27 tracteurs élévateurs lourds, qui peuvent aussi être mis à la disposition des clients, quand ils en ont besoin dans leur entreprise.

Pour les envois de colis de détail, le chemin de fer remet aux clients des engins de transports tels que petits containers, palettes-caisses et palettes roulantes ou, pour les expéditions par wagon entier, des agrès de chargement tels que bâches, chaînes, prolonges et supports de bâches. Ces derniers temps, il a

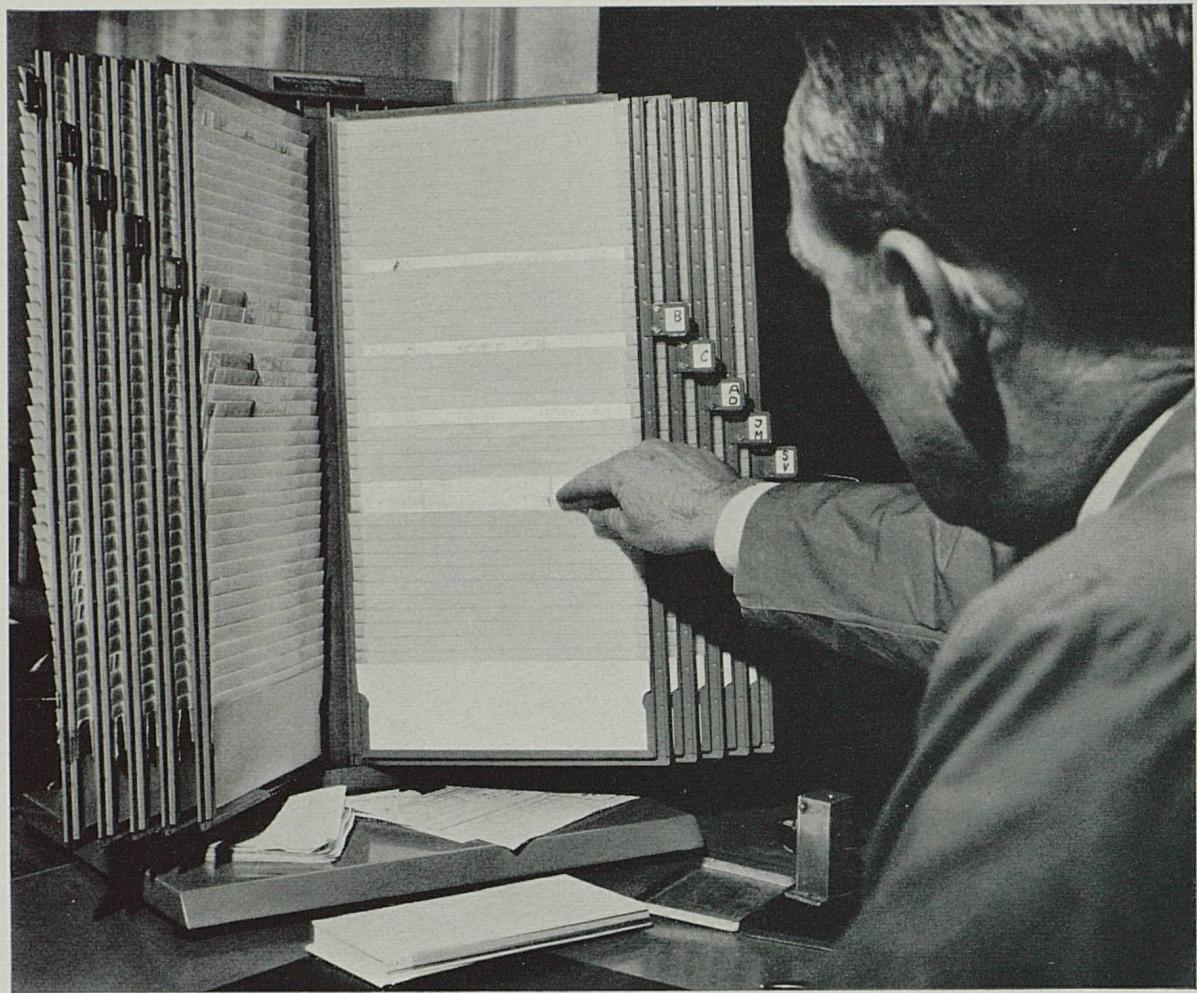


Des problèmes de transport !

Profitez de notre grande expérience. Voici notre adresse:

Chemins de fer fédéraux suisses Trafic marchandises
Mittelstrasse 43 3000 Berne Téléphone 031/60 11 11

CFF



Le classeur à volets garni de fiches de contrôle renseigne rapidement sur les disponibilités et les besoins en engins et agrès de chargement.

été parfois difficile de satisfaire toutes les demandes, qui se multiplient. Quoique les dotations aient augmenté d'année en année, il a fallu recourir dans une plus large mesure à des petits containers étrangers, ce qui a coûté assez cher. C'est pourquoi le service d'étude du travail a été chargé de rechercher les possibilités d'améliorer la gestion des engins de transport et des agrès de chargement. Alors que naguère le matériel était distribué à partir d'un certain nombre de gares de dépôt, il est maintenant géré, comme les wagons, par cinq centres annexés aux bureaux des répartiteurs. L'entrée des engins et agrès ainsi que leur commande sont enregistrées par les services marchandises à l'aide de cartes de contrôle placées dans un fichier spécial, ce qui donne une bonne vue d'ensemble des unités disponibles et des besoins. Une quarantaine de gares collectrices reçoivent les annonces des gares et les transmettent au répartiteur, qui est responsable de l'utilisation rationnelle du matériel. Créeé en accord avec l'Union suisse des entreprises de transports publics, cette nouvelle organisation a commencé à fonctionner avant le début du trafic d'automne. Le personnel avait été préparé au changement selon une méthode d'instruction efficace et moderne.