

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1971)  
  
**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:** 23.12.2025

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



## I. Trafic

### Voyageurs

D'une manière générale, une certaine stagnation se manifeste depuis quelques années dans le secteur des voyageurs. En 1971, les Chemins de fer fédéraux ont transporté 229,6 millions de personnes, soit 1,2 million de moins (0,5%) qu'en 1970. Le trafic en soi s'est cependant développé dans une mesure dont il y a lieu de se féliciter, car les usagers ont parcouru en tout 8226 millions de kilomètres (+0,7%), chiffre qui n'a été dépassé qu'en 1964, année record de l'Exposition nationale. La tendance à l'allongement des voyages, déjà manifeste les années précédentes, a donc subsisté.

Par rapport à l'ensemble du trafic suisse des Chemins de fer fédéraux, les résultats enregistrés sur leur première ligne d'express régional – celle de Zurich–Meilen–Rapperswil – se distinguent nettement. Depuis juin 1968, époque à laquelle cette artère a été aménagée et l'offre améliorée par l'adoption d'un horaire cadencé à trente minutes, le nombre des voyageurs a augmenté en trois ans de 20,6 pour cent, contre 1,9 pour cent sur le reste du réseau. Cet exemple montre que le rail peut contribuer efficacement à la solution des problèmes de transport des agglomérations et au dégagement de la route. Des considérations économiques militent cependant en faveur d'une large participation financière de la région intéressée.

Les recettes du trafic voyageurs (y compris le transport des bagages et des automobiles accompagnées) se sont améliorées de 20,6 millions de francs ou 3,2%, passant ainsi à 657,0 millions. Sans la plus-value consécutive à la hausse des tarifs du 1<sup>er</sup> novembre 1971, l'augmentation aurait été encore d'environ 1%. Les 20,6 millions proviennent pour près de la moitié du service international et pour un peu plus du tiers des déplacements individuels. Les voyages en groupe ont eu le taux de croissance le plus élevé, soit 6,4%. Les abonnements ont été plus demandés par les hommes d'affaires et les touristes. Les ventes d'abonnements de parcours, en revanche, n'ont guère suivi le mouvement. Quant au produit de l'acheminement des bagages et des automobiles accompagnées, il a fléchi.

### Marchandises

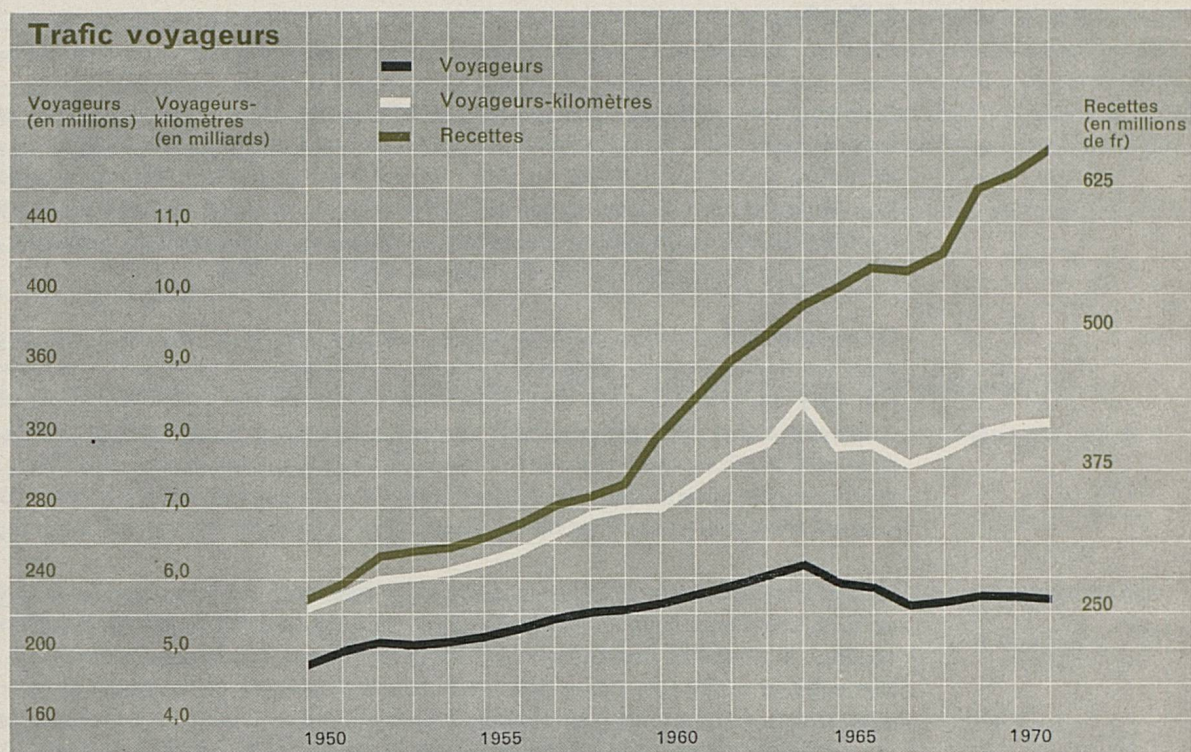
Après le bond spectaculaire des années 1969 et 1970, qui avait fait monter les recettes de 7% deux fois de suite, le volume du trafic marchandises a quelque peu diminué au cours de l'exercice. Les CFF ont transporté 45,41 millions de tonnes en tout (–0,5%). La pointe de trafic de l'année précédente s'est résorbée durant le second semestre, après que le tonnage eut encore suivi une courbe légèrement ascendante au cours des six premiers mois. La dernière perte de trafic enregistrée par les CFF remontait à 1958.

Le transit ayant pu s'affirmer plus nettement que les transports suisses durant l'année considérée, les prestations d'exploitation, un peu plus fournies, sont passées à 6,62 milliards de tonnes-kilomètres (+0,5%). Les recettes marchandises ont atteint 981,1 millions de francs (+0,3%).

Le plafonnement de la production suisse et le ralentissement des échanges extérieurs ont réduit de 386 000 tonnes (–1,1%) le mouvement des marchandises, qui est retombé ainsi à 33,43 millions de tonnes. Les importations se sont encore chiffrées à 13,78 millions de tonnes (–3,7%) et les exportations à 1,79 million de tonnes (–5,8%). Seul le trafic intérieur s'est un peu animé; il s'inscrit à 17,86 millions de tonnes (+1,4%). Son taux de croissance ne représente cependant plus que le tiers de celui de 1970. Un progrès ne s'est manifesté que dans les transports de carburants et combustibles liquides et de matériaux de construction, alors que presque tous les secteurs avaient participé à la phase d'expansion.

Le fléchissement du trafic marchandises est imputable non seulement au ralentissement de l'activité économique, mais encore aux basses eaux qui ont entravé longtemps la navigation sur le Rhin. Le fluviomètre de Kaub a indiqué un étiage de 57 cm durant 114 jours, d'où une perte pour le chemin de fer de 200 000 tonnes sur les importations entrant par les ports rhénans de Bâle et de 330 000 tonnes dans le transit Rhin-



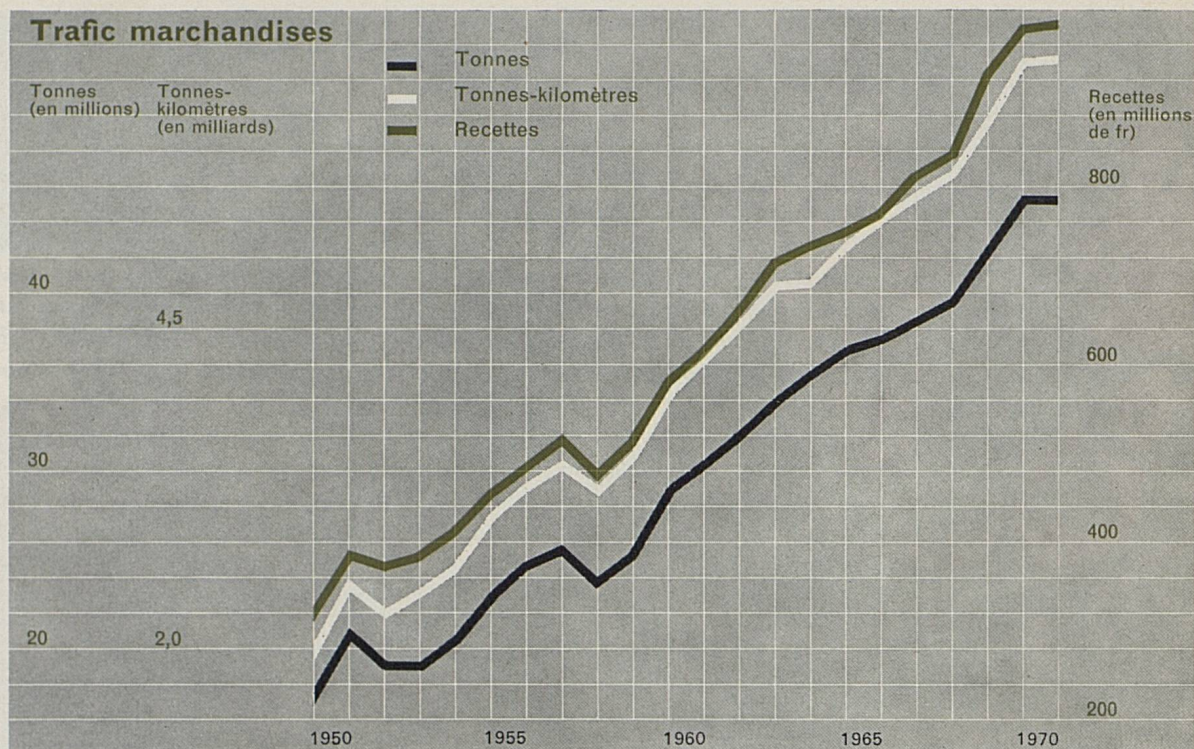


rail. Ces lacunes n'ont été comblées qu'en partie par un accroissement des expéditions directes confiées au train. Tandis que celui-ci acheminait moins de pondéreux, les transports internationaux par camion prenaient de l'extension. C'est ainsi qu'au cours de l'exercice, 580 000 tonnes de plus ont franchi la frontière par la route et 640 000 tonnes de moins par le chemin de fer. Un an plus tôt, la première avait gagné 610 000 tonnes, le second 1,33 million (v. aussi p. 6).

Le transit, nous l'avons vu, a légèrement progressé et atteint la cote sans précédent de 11,63 millions de tonnes (+1,4%). Le net recul du taux d'expansion noté au cours du second semestre a eu pour cause en partie la baisse des exportations allemandes et l'instabilité monétaire mondiale, mais plus encore les crises et les grèves qui ont arrêté la croissance économique de l'Italie. La production industrielle de ce pays, qui devait augmenter de 7% par an, a rétrogradé d'environ 3%. Ce coup de frein – le plus sérieux depuis la guerre – a affecté principalement les importations italiennes, à telle enseigne que le transit nord-sud a diminué de 180 000 tonnes (2,4%). Dans le sens sud-nord, en revanche, le taux de croissance a pu se maintenir au niveau des années passées, grâce à une récolte relativement abondante, ce qui s'est traduit par une progression de 240 000 tonnes (7,6%). La somme du transit en provenance et à destination de l'Italie s'est inscrite dès lors à 10,46 millions de tonnes (1970: 10,40), dont 8,02 millions (1970: 7,92) ou 77% ont emprunté la ligne du Saint-Gothard. Par bonheur, le transit a pris un nouvel essor sur l'axe ouest-est et dans d'autres relations, où il s'est amplifié dans l'ensemble de 9,3%, pour atteindre 1,17 million de tonnes (1970: 1,07).

La Communauté économique européenne a contribué au transit pour 10,5 millions de tonnes (91%). Les pays dont l'apport a été le plus substantiel sont – l'Italie mise à part – la République fédérale d'Allemagne





(5,9 millions de t.), la France (2,5 millions de t.) et le Benelux (2,1 millions de t.). Avec les importations et les exportations, le trafic ferroviaire suisse avec le Marché commun a représenté 23 millions de tonnes, soit la moitié des transports assurés par les CFF.

## II Tarifs et ventes

### Trafic voyageurs

L'année 1971 restera marquée dans le secteur des tarifs voyageurs par la préparation des nouvelles taxes applicables à partir du 1<sup>er</sup> et du 3 novembre. Cette revision, qui s'est traduite par un relèvement des prix de 13,2% en moyenne, était devenue inéluctable en raison de la forte poussée des charges générales qui s'est manifestée en dépit d'efforts de rationalisation soutenus.

Pour mieux s'affirmer sur le marché du tourisme suisse, les chemins de fer ont étudié et élaboré de nouveaux titres de transport. Un abonnement de quinze jours, pour demi-billets, a déjà été lancé lors de l'aménagement des tarifs. Une «carte suisse de vacances» réservée aux hôtes étrangers et un nouvel abonnement pour demi-billets destiné à la jeunesse seront en outre mis en vente dans le courant de 1972. Enfin, pour marquer le demi-siècle d'existence de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), vingt et un pays européens offriront l'abonnement «INTER-RAIL 72». Des promoteurs de trafic se sont vu confier la tâche



de prospecter le marché suisse d'une manière sélective et systématique, pour mieux en connaître les aspects. A fin 1971, dix spécialistes étaient déjà affectés à cette recherche et conseillaient la clientèle en matière de tarifs voyageurs et marchandises.

Sur le plan international, l'organisation de la réservation électronique des places a été menée activement (v. p. 15). Le 1<sup>er</sup> juillet 1971, un accord est intervenu entre les réseaux de l'Europe de l'Ouest – Chemins de fer fédéraux suisses compris – et les compagnies de voitures-lits CIWLT et DSG, en vue de la création d'un pool européen, ce qui leur permettra d'exploiter en commun ce matériel en service international. De plus amples détails sont donnés à ce sujet au chapitre «Collaboration internationale» (p. 18). Sur le marché d'outre-mer, le «Student-Railpass», nouvellement créé, a été mis en vente pour les jeunes dès le 1<sup>er</sup> janvier 1971. La réévaluation du franc suisse, le 10 mai, a soulevé certains problèmes à propos des tarifs internationaux; les prix ont pu être adaptés aux nouveaux cours lors de la revision de novembre.

L'aménagement des tarifs a obligé le service de publicité des CFF, centralisé à Berne, à remanier complètement ses documents publicitaires et à les redistribuer. Il a fallu en outre préparer le programme de publicité pour les titres de transport à émettre en 1972. Ce service a reçu diverses distinctions honorifiques, dont une médaille d'argent, lors de l'«International Film and TV Festival of New York 1971» et le «Pinceau d'or», décerné par l'Association des graphistes créateurs de Suisse. Enfin, l'une des deux affiches proposées par les Chemins de fer fédéraux a été retenue pour rappeler le cinquantième anniversaire de l'UIC.

## Trafic marchandises

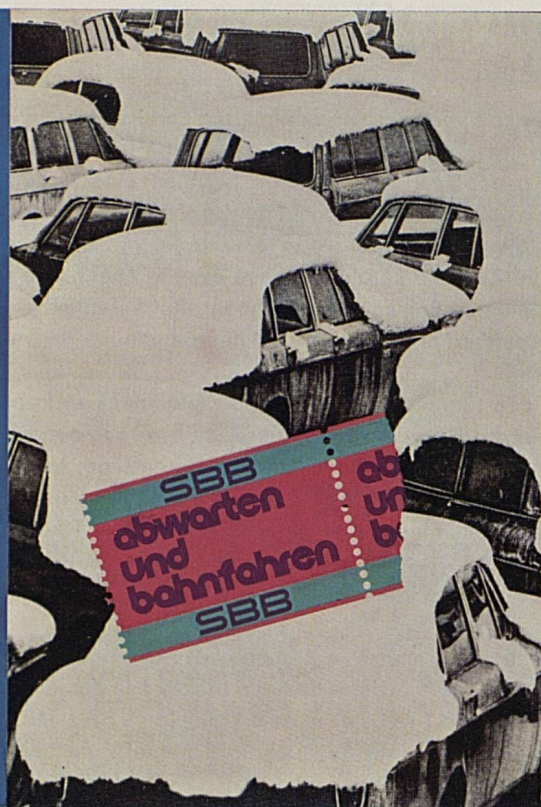
Au cours de l'exercice, trois problèmes se sont posés en matière de tarifs. Il s'agissait de remanier les barèmes internationaux, compte tenu des nouveaux cours des monnaies et des relèvements de prix opérés par les réseaux étrangers; il fallait préparer les dispositions tarifaires du 1<sup>er</sup> janvier 1972 et les mesures sélectives à prendre en ce qui concerne les ententes conclues avec la clientèle. En raison de l'alourdissement des charges, les majorations envisagées pour 1972 devaient procurer une recette supplémentaire de 108 millions de francs, tout en imprimant une certaine orientation aux transports de marchandises par une modulation des prix en fonction de la catégorie des envois. L'indice des tarifs est monté ainsi de quelque 14%, pour s'établir à 138 points (1960 = 100), alors que l'indice du coût de la vie est passé à 153 points entre 1960 et 1971. Les prix appliqués aux wagons complets ont augmenté en moyenne de quelque 10%, tandis que les envois de détail, dont l'acheminement est particulièrement onéreux, ont subi une hausse de 23%, assortie d'une diminution des rabais consentis jusqu'ici.

Les incidences de l'évolution de la conjoncture sur le mouvement des marchandises ont contribué à détendre un peu la situation sur le réseau durant le second semestre. Grâce à la capacité de transport ainsi récupérée et compte tenu de la nécessité d'accroître les recettes dans de nouveaux secteurs, il a été possible, vers la fin de l'année, d'assouplir la politique orientée vers une mise à profit sélective du marché. Les efforts visent à faire converger vers le chemin de fer les tâches qui permettront de l'exploiter dans des conditions optimales, la priorité revenant alors aux transports conformes à sa vocation.

Une estimation très complète de la demande à laquelle il faut s'attendre d'ici à 1985 dans le trafic marchandises a été faite pour servir de base à une planification des transports à moyenne échéance. Les chiffres avancés, que deux instituts universitaires ont reconnus comme étant d'excellents points de départ pour une planification, montrent qu'elle portera vraisemblablement sur 64 à 71 millions de tonnes (1971: 45,4 millions). La possibilité pour le chemin de fer de conserver ses chances sur un tel marché dépendra dans une large mesure du montant de ses investissements.

Quelques échantillons de la production du service de publicité.







### III. Le rail et les autres moyens de transport

#### Trafic voyageurs

De 1961 à 1970, les transports de personnes par voiture particulière, autobus et autocar, se sont multipliés dans une mesure extraordinaire, au point que, selon les estimations, le nombre des voyageurs-kilomètres de ce secteur est passé de 21 à 44 milliards, doublant ainsi largement en l'espace de dix ans. Le réseau des routes nationales a été considérablement développé ces dernières années. A fin 1971, 745 km ou 40 pour cent des autoroutes projetées étaient ouverts à la circulation. Cela n'a pas manqué d'affermir considérablement la position de la route dans sa concurrence avec le chemin de fer. Toutefois, avec l'accroissement de la circulation, les véhicules finissent par se gêner mutuellement, surtout dans les grands centres, à telle enseigne que les appels en faveur de nouvelles conceptions du trafic se font de plus en plus pressants.

La fréquentation des tunnels routiers gagne rapidement en intensité. En 1971, 495 000 véhicules à moteur ont emprunté celui du Grand-Saint-Bernard, ce qui représente une augmentation de 32 000 véhicules ou 6,9% d'une année à l'autre. Au tunnel du San Bernardino, franc de péage, le nombre des passages s'est accru de 112 000 unités ou 9,8%, pour atteindre 1 258 000. A noter, à titre de comparaison, que les Chemins de fer fédéraux ont acheminé par le Saint-Gothard 512 411 automobiles accompagnées en 1970 et 468 106 en 1971. Le recul de 8,6% est dû surtout au fait que la route du Saint-Gothard a été ouverte, en 1971, plus longtemps que l'année précédente.

L'an dernier, l'aviation commerciale a encore déployé une activité accrue dans les aéroports suisses. Le nombre total des passagers (avions de ligne et vols à la demande) a été de 5,14 millions à Kloten (+13,7%), de 3,10 millions à Cointrin (+11,9%) et de 0,77 million à Bâle-Mulhouse (+10,6%). Pour l'ensemble du trafic suisse, l'augmentation aura été de quelque 8 millions en 1970 et de près de 9 millions en 1971, ce qui correspond à un taux de croissance de 12,8%.

Les Transports publics de la région lausannoise exploitent depuis le 9 septembre 1971 une nouvelle ligne d'autobus entre Lausanne et l'aéroport de Cointrin. Le 1<sup>er</sup> novembre suivant, une liaison semblable était établie entre Berne et Kloten, pour remplacer la correspondance aérienne que Swissair avait supprimée. Elle est gérée par les CFF, avec le concours des PTT et de Swissair. Les deux services routiers seront maintenus jusqu'à ce que les aéroports de Zurich et de Genève soient raccordés au réseau suisse des trains directs.

#### Trafic marchandises

Les quantités de marchandises acheminées sur le territoire suisse en 1970 sont évaluées à 350 millions de tonnes, dont 85% en régime intérieur et 15% dans le trafic international. Le total des tonnes-kilomètres, qui reflète plus fidèlement les prestations fournies – en raison des transbordements successifs qui peuvent se produire – se monte à 12,3 milliards, dont plus de la moitié ont franchi la frontière. La part de chaque mode de transport a été la suivante en 1970:

	Millions de t/km	%	Nombre de km/t	Millions de tonnes	%
Chemin de fer	7 035	57,4	149	47,3	13,4
Route	3 828	31,2	14	275,0	78,5
Navigation rhénane	52	0,4	6	8,9	2,5
Bateaux des lacs	117	1,0	18	6,6	1,9
Oléoducs	1 210	9,9	94	12,9	3,7
Total (trafic aérien compris)	12 250	100	35	350	100



La route vient en tête avec 80% du tonnage; elle a écoulé les neuf dixièmes du trafic à courte distance, comme le montre la moyenne de 14 km/t. Le rail demeure sans conteste le moyen de transport à longue distance (moyenne: 149 km/t), car il s'attribue 57% des tonnes-kilomètres, notamment à la faveur du transit. Alors que les transports de fluides par conduite (pétrole brut destiné aux raffineries) atteignent en moyenne 94 kilomètres par tonne, surtout en raison de la présence de l'oléoduc de transit Italie-Splügen-St. Margrethen-Ingoldstadt, les transports sur les lacs ne constituent, avec 18 km par tonne, que du trafic à petite distance. Quant à la navigation rhénane jusqu'à Bâle (6 km), elle assure un service d'apport. Les transports terminaux sont déterminants en l'occurrence et se répartissent entre le rail et la route dans la proportion de 2 à 1 (chemin de fer, 5,7 millions de t., 64%; camion, 2,6 millions de t., 29%; entreprises riveraines, 0,6 million de t., 7%).

Les chemins de fer disposent actuellement d'une capacité de transport d'un million de tonnes, contre un demi-million pour la route. Au cours de la dernière décennie, le rail a accru son potentiel de moitié et la route de deux fois et demie.

C'est sur le volume du trafic des marchandises de l'an 2000 et sa répartition entre transporteurs, CFF compris, qu'il importe désormais de fonder les modèles de trafic en harmonie avec l'aménagement du territoire, de même que la politique globale en matière de transport et l'ampleur des investissements. Le degré d'intégration du marché suisse des transports dans le marché étranger jouera un rôle décisif.

L'évolution des expéditions par transcontainer offre un exemple frappant de trafic combiné à l'échelon international. Elle doit être suivie avec attention. La Suisse, pays continental et pays de transit, avec accès direct à la mer par le Rhin, est aux prises avec des problèmes qui lui sont propres. Les marchandises provenant d'Angleterre et d'outre-mer, qui étaient transbordées jusqu'ici dans les ports sur des wagons du type conventionnel ou sur des bateaux du Rhin, sont de plus en plus acheminées par transcontainer sur les lignes ferroviaires directes. Ce processus sert les intérêts des réseaux situés au nord de Bâle, qui gagnent ainsi de nouveaux trafics et peuvent offrir des prix relativement avantageux. Les transports par transcontainer débouchant sur les lignes suisses bénéficient de tarifs spéciaux, fixés d'un commun accord avec les autres pays. Les prix demandés en particulier pour les gros tonnages et les marchandises rangées dans des classes de tarif élevées sont inférieurs à ceux qui sont applicables aux wagons traditionnels. Les expéditions par wagon complet s'amenuisent par suite de l'usage de transcontainers, dont les frais d'exploitation sont peu élevés. Toutefois, la réduction des coûts ne suffit pas à compenser les recettes perdues. Présentement, un trafic CFF important passe par les ports rhénans, qui seraient aussi lésés s'il disparaissait au profit du transcontainer. Un nouvel examen de la structure des tarifs applicables à cet engin de transport est donc urgent.

#### **IV. Exploitation**

Les constatations faites les années précédentes portaient à croire que le volume des transports augmenterait encore en 1971, tant dans le secteur des voyageurs que dans celui des marchandises. Les moyens humains et matériels sont cependant demeurés limités, comme en 1970, exercice au cours duquel ils avaient été parfois insuffisants au regard du trafic à écouler.

Le nouvel horaire des trains de voyageurs et de marchandises qui est entré en vigueur pour deux ans le 23 mai tient compte de l'expérience acquise au cours de la période antérieure et de la nécessité de rétablir autant que possible la régularité des circulations. Quelques relations peu fréquentées furent supprimées et certains trains de fin de soirée durent être légèrement avancés en raison de la pénurie de personnel. Néanmoins, dans l'ensemble, l'offre présente les mêmes caractéristiques qu'en 1970.



Dans le secteur des voyageurs, la demande n'a pour ainsi dire pas varié d'une année à l'autre. Comme de coutume, il y eut des pointes de fin de semaine et des pointes saisonnières, ce qui a motivé la mise en marche de plusieurs trains supplémentaires (4658 pour l'année entière, dont 3009 en service international et 1649 en service intérieur). Les fabriques ont livré de nouvelles voitures, plus confortables, qui ont permis de disposer d'un nombre accru de places en période d'affluence. Dans le trafic des marchandises, la demande s'est encore intensifiée de janvier à juillet, puis elle a nettement baissé, tant en raison de l'évolution des économies allemande et italienne que des difficultés monétaires d'ordre international. Il a été généralement possible de fournir aux expéditeurs les wagons dont ils avaient besoin. La situation fut parfois tendue dans le domaine des wagons à céréales. Vers la fin de l'année, les premiers wagons-silos à quatre essieux pour le transport de ces marchandises ont été mis en service, de sorte que la demande pourra être satisfaite normalement au cours du présent exercice.

Il a fallu maintenir les mesures prises en 1970 pour régulariser les transports à destination de l'Italie, qui avaient été dictées par l'essor du trafic et par les difficultés rencontrées à la frontière sud lors des opérations douanières. Le mouvement des voyageurs et des marchandises a atteint à maintes reprises une intensité telle que les lignes du Saint-Gothard et du Simplon s'en trouvèrent saturées.

Pendant le premier semestre, la régularité de la circulation ne put pas être entièrement rétablie. La détente intervenue dans le trafic des marchandises au cours de l'automne a aidé le service de l'exploitation à redresser la situation, mais les retards des trains internationaux ont encore nui à la tenue de l'horaire.

Les prestations d'exploitation ont pâti de la pénurie aiguë de personnel, qui se manifeste surtout dans la catégorie des ouvriers. Les places les plus touchées furent celles de Zurich et de Bâle. En octobre, la cote d'alarme était atteinte. Cette situation est décrite au chapitre « Personnel » (p. 20), où sont aussi exposées les mesures adoptées.

D'autres événements ont eu en revanche d'heureuses répercussions. Par exemple, la mise en service, le 23 mai, de la nouvelle gare de triage de Lausanne-Denges a permis d'améliorer notablement les transports de marchandises dans l'ouest du pays. Cette installation, de conception avancée, marque une étape importante dans la modernisation du système d'exploitation, dont les objectifs sont le relèvement de la qualité des services, la concentration des opérations et l'abaissement des coûts.

Un mode d'expédition et de mise en compte entièrement nouveau a été institué pour l'abondant trafic par charges complètes partant des raffineries de Collombey et de Cressier. La lettre de voiture a cessé d'accompagner chaque wagon. Le client dispose d'une installation de téléimprimeur sélective qui confectionne en une seule opération les étiquettes de wagon, le bulletin d'expédition et son duplicata. Elle établit en même temps les bandes perforées pour l'annonce commerciale, pour le compte courant central et pour les propres services de la raffinerie. Le prix facturé pour le transport à charge comprend les taxes de retour à vide. Ce système donne satisfaction à la fois à l'expéditeur et au chemin de fer. D'autres clients importants devraient en bénéficier dans un proche avenir, car il rend superflu les papiers d'accompagnement, dont l'utilisation et la transmission font perdre du temps et de l'argent.