

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1973)

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: 22.12.2025

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

Trafic et exploitation

I. Trafic

Voyageurs

Les Chemins de fer fédéraux ont transporté en 1973 au total 223,9 millions de personnes, c'est-à-dire 440 000, ou 0,2%, de moins que l'année précédente. Toutefois, grâce à l'allongement de la distance parcourue en moyenne, la somme des voyageurs-kilomètres s'est accrue de 1,2%, passant ainsi à 8402 millions. Le nombre des porteurs d'abonnements de parcours a de nouveau baissé, tandis que celui des voyageurs isolés a augmenté. En novembre et en décembre, les prestations, exprimées en voyageurs-kilomètres, se sont amplifiées, surtout par suite des trois dimanches sans circulation automobile et de l'incertitude généralisée qui régnait au sujet des approvisionnements en produits pétroliers. Le trafic international s'est notablement développé dans le sens Suisse-étranger, tout comme le transit, mais il a un peu fléchi dans les relations étranger-Suisse.

Après 1964, année où l'Exposition nationale de Lausanne avait donné au tourisme une impulsion exceptionnelle, au point que le réseau fédéral avait accueilli dans ses trains 248 millions de voyageurs, ce qui ne s'était encore jamais vu, le trafic a d'abord diminué, pour se stabiliser ensuite. Ce phénomène est d'autant moins surprenant que, dans la période allant de 1964 à 1973, le nombre des voitures, y compris les limousines commerciales, immatriculées en Suisse est monté de 839 400 à plus de 1 600 000 et que les automobilistes disposent d'artères à circulation rapide toujours plus nombreuses et plus longues; à la fin de l'exercice considéré, les routes nationales s'étiraient sur 850 kilomètres, ce qui correspond à 46% du chiffre définitif. Seuls de profonds changements tels qu'une amélioration sensible de l'offre sur des lignes à grande vitesse ou, du côté de la route, une pénurie prolongée de carburant, seraient de nature à couper court à cette évolution.

Les expéditions de bagages sont restées au niveau de 1972, qui était lui-même légèrement en retrait sur celui de l'exercice antérieur. Dans les transports de véhicules à moteur accompagnés à travers les tunnels alpins, une contraction de 9,4% a été enregistrée, ce dont il n'y a pas lieu de s'étonner tant que les automobilistes peuvent emprunter les tunnels routiers sans bourse délier.

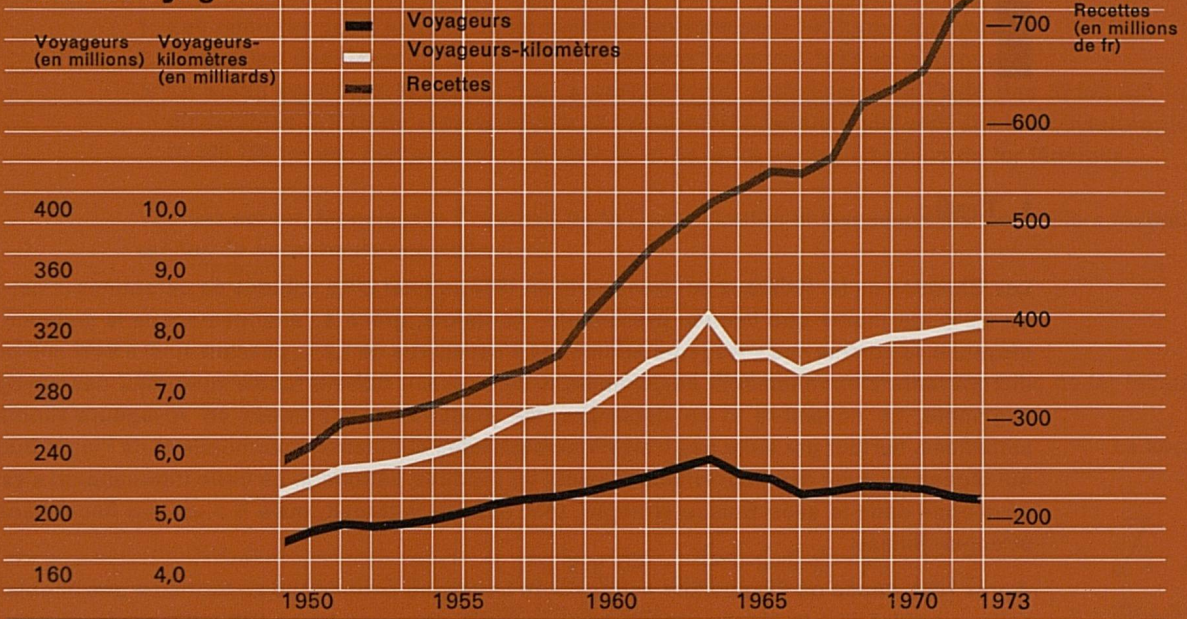
Les recettes du secteur voyageurs, qui comprennent aussi le produit de l'acheminement des bagages et des véhicules à moteur accompagnés, s'inscrivent à 756,4 millions de francs, l'amélioration par rapport à 1972 étant de 34,5 millions de francs ou 4,8%.

La crise pétrolière a donné aux mois de novembre et de décembre un relief particulier. D'une année à l'autre, le nombre des usagers a progressé alors de plus de deux millions, soit d'environ 6%, tandis que celui des voyageurs-kilomètres s'est élevé de près de 100 millions ou 7%. Quant au supplément de recettes, il a été de douze millions de francs, dont neuf millions provenant de voyageurs isolés. Les trois dimanches sans voiture ont fait refluer vers le train, en fin de semaine, un demi-million de personnes, ce qui s'est traduit par de nouvelles rentrées représentant plus de deux millions de francs.

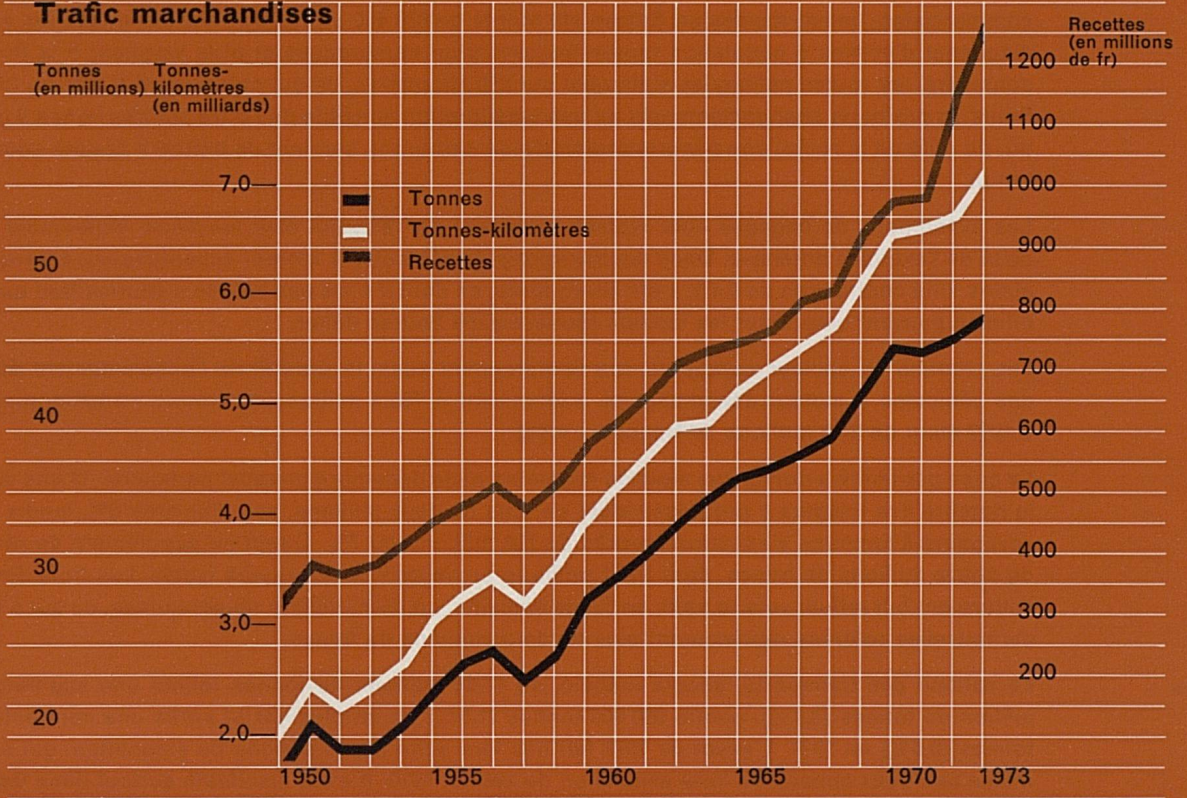
Marchandises

Le volume des transports, encore inégalé, de 47,64 millions de tonnes reflète une augmentation de 1,55 million de tonnes (3,4%), contre 680 000 tonnes (1,5%) un an plus tôt et après une contraction de 220 000 tonnes (0,5%) en 1971. L'essor de 1973 fait dès lors suite à une période de stagnation, qui succédait elle-même aux deux années de forte expansion de 1969 et 1970. Il s'est manifesté surtout dans les trafics international et intérieur. Le transit n'a regagné que la moitié du terrain perdu en 1972, de sorte qu'avec 11,35 millions de tonnes, il n'a pas rejoint le chiffre record de 11,64 millions de tonnes noté en 1971.

Trafic voyageurs



Trafic marchandises



Les recettes du secteur marchandises ont fait un bond en avant de 112 millions de francs (9,8%), qui les a portées à 1258,1 millions. Ce succès est dû essentiellement aux nouveaux tarifs, à des changements de structure, à une politique commerciale plus sélective et à l'accroissement du trafic. Les mesures tarifaires du 1^{er} janvier 1973 ont produit l'effet souhaité.

Le résultat annuel est dicté par l'évolution, dans un sens ou dans l'autre, des diverses catégories et relations de trafic, des branches de l'économie et des groupes de marchandises. L'analyse par catégorie montre que les transports internationaux et intérieurs alimentés par l'économie suisse ont progressé de 3,9% (1972: 3,5%); ils représentent 35,95 millions de tonnes. Ce chiffre concorde avec la moyenne du mouvement escompté par les CFF pour la période allant de 1970 à 1985 – exactement 36 millions de tonnes pour 1973 – et il est en harmonie avec la croissance du produit national brut réel (4,3%). Alors que le tonnage enlevé dans les ports rhénans n'a pas varié, l'ensemble des arrivages acheminés par fer a diminué de 3,1%, pour retomber à 13,58 millions de tonnes, une partie des livraisons d'hydrocarbures ayant été cependant retrouvée au départ des raffineries de l'intérieur du pays. En définitive, le chemin de fer s'est vu confier moins de biens importés que dans chacune des années 1970 à 1972, tandis que la route s'en est adjugé deux millions de tonnes de plus.

La situation a évolué favorablement pour le rail en ce qui concerne les envois à destination de l'étranger. Grâce à un fort courant d'exportations et en particulier à de gros chargements de bois, sa part s'est accrue de 13,5% (1972: 10,8%) en s'établissant à 2,25 millions de tonnes. A cette progression de 270 000 tonnes fait pendant celle de 160 000 tonnes pour la route, de sorte que le rapport entre les deux taux de croissance est resté de deux contre un, comme en 1972.

Bien que le trafic international par camion n'ait plus augmenté que de 13%, au lieu de 18% l'année précédente, ce qui était considérable, la part du poids lourd dans l'acheminement des marchandises faisant l'objet des échanges avec l'étranger est déjà, comparativement à celle du train, de 38,4% (1972: 35,9%; 1970: 31,5%). Les transports intérieurs demeurent prépondérants pour les CFF. En atteignant 20,12 millions de tonnes (42%), ils se sont accrus de 1,5 million de tonnes ou 8,1%, contre 4,1% en 1972. Les expéditions de denrées alimentaires et fourragères (céréales), de bois et de papier, de produits sidérurgiques et, plus encore, vers la fin de l'année, celles de produits pétroliers (+500 000 t ou 7%) se sont multipliées, tandis qu'un fléchissement ou une stagnation se manifestait dans les matériaux de construction (-250 000 t ou 3%), les produits chimiques, les textiles et les machines. Quant aux envois de détail, leur déclin s'est confirmé: un nouveau repli de 7,3% les a ramenés à 1,83 million de tonnes.

Le taux de croissance du transit international n'a pas dépassé la moitié de celui des transports liés au commerce extérieur et intérieur. Fait néanmoins remarquable, malgré la persistance des difficultés d'ordre conjoncturel et social allant de pair avec les aléas de l'exploitation qui ont entravé les échanges avec l'Italie, le transit s'est intensifié d'une année à l'autre, à telle enseigne que ce sont finalement 11,35 millions de tonnes (+1,9%) qui ont traversé la Suisse.

Autre point intéressant à noter, le trafic avec l'Italie obéit à des tendances contradictoires. Le transit nord-sud, en progression de 842 000 tonnes, s'est hissé au niveau sans précédent de 7,48 millions de tonnes, mais les chargements circulant en sens inverse ont décliné de 474 000 tonnes, pour se chiffrer à 2,83 millions. Dans les autres relations de transit, le total, allégé de 160 000 tonnes, s'inscrit à 1,04 million. En particulier, les métaux ouvrés, les articles en papier et les matériaux de construction bruts ont été mieux représentés. Les envois de ferraille et les groupages furent aussi plus volumineux. Le décrochage s'est manifesté dans les secteurs fruits et légumes, matériaux de construction finis, produits chimiques, machines et véhicules, textiles et charbon.

Cette situation a des causes diverses. Outre les récoltes déficitaires de l'Italie et la réduction des quantités de fruits frais et de légumes importées de ce pays par l'Allemagne, la Scandinavie et le Benelux, les handicaps subis par la production industrielle transalpine ont eu de sérieuses répercussions: les grèves, à elles seules, ont fait perdre 20,4 millions de journées de travail. La concurrence des itinéraires contournant la Suis-

se – notamment par la route dans le sens sud-nord – est devenue plus âpre, stimulée qu'elle était en permanence par les difficultés d'exploitation et les crises de capacité des Chemins de fer italiens de l'Etat ainsi que par les refus d'admission que ce réseau ne cesse de décréter.

La durée d'immobilisation des convois en transit a doublé, passant de 11 250 jours-trains en 1972 à 22 459 en 1973. De même, la fermeture de la frontière méridionale à tout ou partie des marchandises est devenue de plus en plus fréquente: 155 jours civils à Domodossola, 154 à Chiasso, 91 à Pino. Cela fait apparaître d'autant plus surprenante l'intensification du mouvement nord-sud. Elle s'explique par la remise en vigueur de la programmation des transports et par l'accroissement de 55% du nombre des trains blocs, éminemment rationnels dans un secteur où dominant les marchandises de gros tonnage. Ce succès souligne en outre l'influence positive d'un trafic conforme à la vocation du chemin de fer.

La crise du pétrole a placé soudain les milieux de la politique, de l'économie et des transports en présence de problèmes inattendus et d'une situation dont les développements étaient malaisés à supputer. Le brusque souci des approvisionnements s'est traduit par une forte expansion des chargements d'hydrocarbures, ce qui a contribué dans une mesure non négligeable à améliorer le résultat de l'exercice, tout en comblant les vides suscités par la politique conjoncturelle, en particulier dans les envois de matériaux de construction. Telle qu'elle peut être jugée en ce début de 1974, la crise pétrolière est moins une affaire de ravitaillement qu'une question de prix. L'enchérissement de l'énergie risque de faire ralentir les importations et la croissance économique, qui, au demeurant, faiblissait déjà au cours de l'exercice passé en revue.

Dans cette optique, il apparaît très difficile, en tout cas sur le plan intérieur, de conserver un volume de trafic égal à celui de l'an dernier, qui était relativement important. Le transit, en revanche, pourrait encore regagner du terrain si les démarches entreprises pour faciliter de manière durable le passage de la frontière méridionale aboutissaient.

II. Tarifs et ventes

Le Conseil fédéral a fait différer les ajustements tarifaires prévus pour le 1^{er} novembre 1973. Ils ne sont entrés en vigueur que le 1^{er} février 1974 et cet ajournement s'est soldé pour les CFF par une perte de 21 millions de francs, qui est venue alourdir encore les déficits.

L'augmentation du 1^{er} février 1974 a été de 12,9% en moyenne. La nouvelle structure des tarifs est caractérisée par une diminution des rabais accordés sur les billets d'aller et retour à petite distance, ce qui a permis d'atténuer d'autant le relèvement des prix de simple course. La réduction sur les voyages de retour est encore de 15% dans un rayon de trente kilomètres. Elle s'accroît avec la longueur des parcours pour rejoindre à partir de 65 kilomètres l'ancien niveau de 25%. La suppression de ces remises est le corollaire de l'allègement indispensable des formalités de vente et de contrôle des titres de circulation; elle sera cependant réalisée par étapes. Elle s'impose notamment pour les courts trajets, là où les prix des divers transporteurs doivent tendre vers une harmonisation dans le cadre de l'union dite tarifaire. La facilité offerte pour les billets d'aller et retour n'exerce d'ailleurs pas sur le développement du trafic l'effet dynamique qui lui a été longtemps attribué. De toute façon, un système tarifaire sans billet de retour à taxe spéciale implique un certain abaissement des prix de simple course, afin que l'enchérissement des voyages d'aller et retour reste dans des limites assez étroites. Ces dernières années, les autres transporteurs et les chemins de fer étrangers ont déjà supprimé les réductions sur les trajets de retour dans une large mesure.

Pour les transports de travailleurs et d'écoliers (abonnements de parcours des séries 12 et 20 pour des déplacements quotidiens), la majoration, de 18,2%, est supérieure à la moyenne. Il a fallu en arriver là parce que ce trafic de pointe par excellence grève lourdement les comptes du service des voyageurs.

La campagne publicitaire tendant à amener la jeunesse à utiliser davantage le chemin de fer s'est poursuivie. L'offre de l'abonnement pour demi-billets destinée aux clients de 16 à 21 ans (abonnement pour les jeunes) a été renouvelée du 1^{er} mars au 30 novembre 1973. Les ventes, en augmentation de 32% par rapport à l'année



Publizitätsdienst SBB

Handwritten signature or initials.

précédente, ont dépassé le chiffre de 28 000. La manière de voyager des jeunes a fait en outre l'objet d'une enquête approfondie, qui doit permettre de tirer le meilleur parti de la situation. La prospection de ce marché hétérogène est très malaisée, mais elle constitue une tâche importante dont le rail n'entend pas se départir.

Sur le plan international, l'abonnement général européen d'un mois, connu sous le nom d'Inter-Rail, a de nouveau été proposé aux jeunes, de mai à octobre. Plus de 13 000 de ces titres de transport furent vendus en Suisse au cours de l'année. La pièce de légitimation Rail Europ Junior a été délivrée en 1973 pour la dernière fois.

Les ventes de la carte suisse de vacances – grâce à laquelle les voyageurs étrangers peuvent circuler librement durant huit, quinze ou trente jours sur la plupart des lignes du pays – ont progressé de 40%.

Un abonnement suisse réservé aux invalides a été lancé le 15 mars 1973. Ce titre de réduction annuel, qui correspond par sa présentation et son prix à l'abonnement pour personnes âgées, donne aux rentiers de l'assurance invalidité fédérale la possibilité de voyager à demi-tarif. A la fin de l'année, il en avait été vendu 7384.

Marchandises

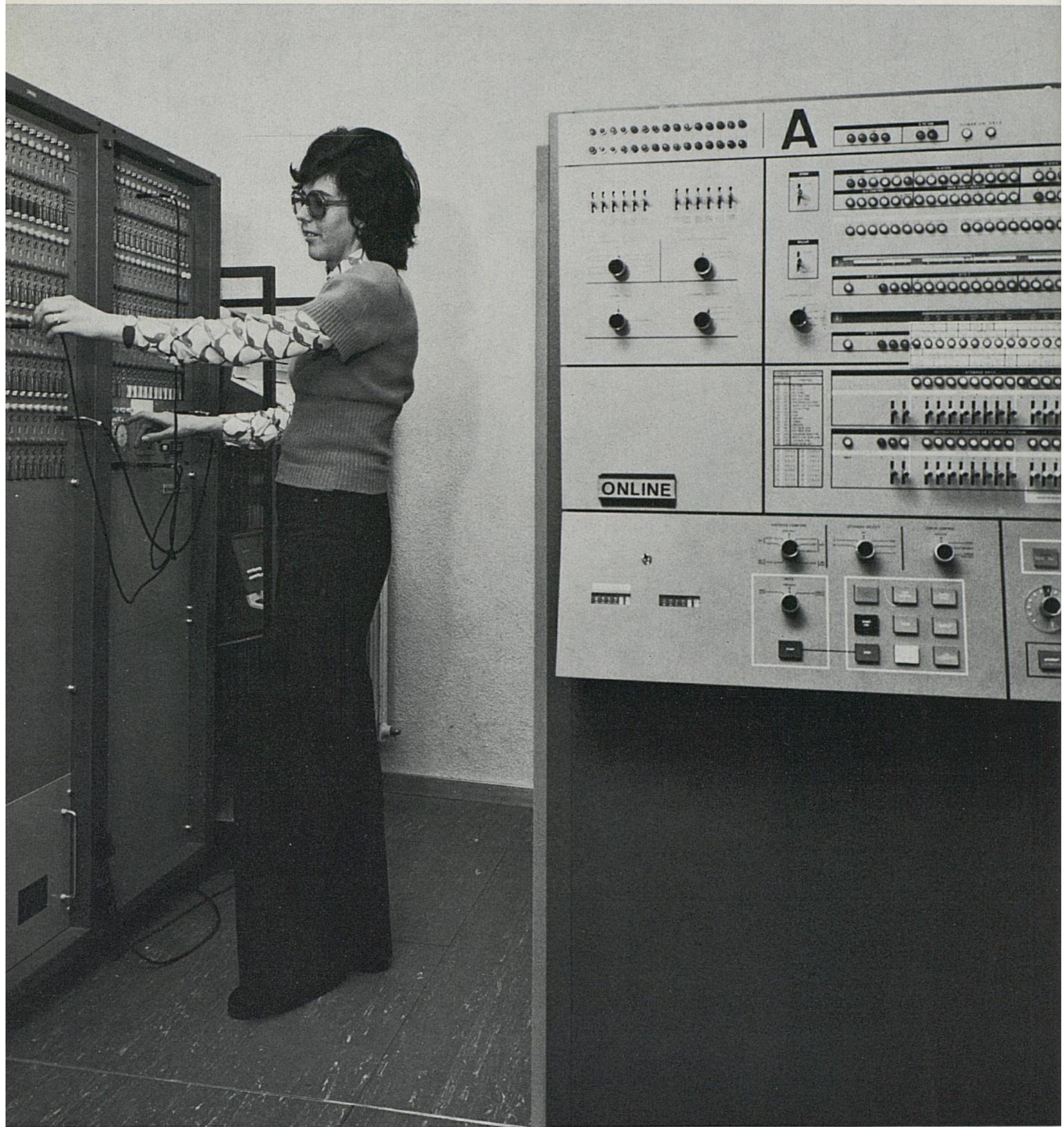
Le 1^{er} janvier, les tarifs marchandises ont subi une hausse de quelque 10%, qui faisait suite à celle de 14% à laquelle il avait déjà fallu se résigner un an auparavant. Le renchérissement accéléré et le besoin de recettes accrues ont imposé, une fois de plus, une telle mesure, qui cadrerait d'ailleurs avec la tendance générale des prix en Suisse. Elle n'a pas eu d'incidences fâcheuses sur le volume des transports. Les tarifs marchandises sont alors entrés dans une période de stabilité de deux ans, car les chemins de fer se sont engagés envers l'économie à participer à la lutte contre l'inflation en maintenant sans changement, en 1973 et en 1974, les prix des wagons complets et à ne relever ceux des envois de détail que si le coût de la vie augmentait de 5% ou plus à partir de décembre 1972. Le point critique était déjà franchi au mois d'août 1973. Aussi les taxes des colis de détail ont-elles fait l'objet d'un relèvement linéaire de près de 5% le 1^{er} février 1974, cette mesure, prévue d'abord pour le 1^{er} janvier, ayant été différée par le Conseil fédéral à la demande du bureau chargé de la surveillance des prix. L'application du nouveau poids minimum à taxer par mètre cube, décidée antérieurement (150 kg au lieu de 120) est devenue effective à la même date. Après l'accord moratoire de deux ans, de nouvelles adaptations, conséquence inéluctable du renchérissement, se dessinent pour le 1^{er} janvier 1975.

Dans le trafic international, il a fallu ajuster pour ainsi dire tous les tarifs d'union en fonction des nouveaux barèmes adoptés en Suisse et des nombreuses hausses intervenues sur les réseaux participants. Ce sont moins les majorations qui nuisent à la compétitivité des CFF face aux chemins de fer étrangers (évitement du réseau suisse au profit de lignes étrangères) et aux autres transporteurs que les perpétuelles difficultés d'exploitation, les crises de capacité et en particulier les embouteillages dont la frontière méridionale est presque toujours le théâtre.

La situation tendue régnant sur le réseau a fait concentrer la sélection des transports de marchandises sur ceux qui sont conformes à la vocation première du chemin de fer et qui garantissent la couverture des coûts. La recherche de l'utilisation optimale de l'appareil de production s'est traduite par un meilleur degré d'occupation des wagons, par la formation de trains blocs et par une rotation accélérée du matériel roulant.

La décision de la conférence commerciale de janvier 1973 instituant un groupe de projet pour résoudre la question du trafic de détail tend au même but. Ce groupe, qui est présidé par M. M. Rüegg, membre de la Chambre de commerce de Zurich et de la Commission pour une conception globale suisse des transports (CGST), comprend, outre les délégués des CFF et des PTT, ceux de nombreuses institutions: Union suisse des arts et métiers, Union suisse des paysans, Fédération suisse de l'industrie des transports automobiles et des camionneurs officiels des chemins de fer, Association des maisons d'expédition et des camionneurs privés, Association suisse des usagers des transports (Swiss Shipper's Council), Union syndicale suisse, Union des entreprises suisses de transports publics, Office fédéral des transports. La liaison directe avec la CGST est assurée. Le groupe de projet s'est réuni cinq fois depuis le 9 avril 1973, date de sa constitution.





Il a pour mission d'élaborer une nouvelle conception de l'acheminement des colis de détail comprenant au moins trois variantes. Les solutions doivent tenir compte des besoins, couvrir les charges, faire économiser de la main-d'œuvre, prévoir l'emploi de moyens de transport adéquats et ménager l'environnement. En étroite collaboration avec les responsables de la CGST, le groupe a mené une enquête dans 800 entreprises industrielles et commerciales pour combler certaines lacunes en matière de statistique et déterminer les besoins des expéditeurs. Il a en outre participé activement à la préparation du recensement du trafic de 1974, organisé par le bureau fédéral de statistique pour tous les moyens de transport, ce qui doit fournir d'importantes précisions complémentaires. Enfin, le groupe a étudié et comparé les formes d'organisation que les chemins de fer, les services postaux, les transporteurs routiers professionnels et les firmes assurant leur propre trafic ont adoptées, tant en Suisse qu'à l'étranger, pour l'acheminement des envois de détail. Parallèlement, il s'est appliqué chaque fois à établir les coûts.

Parmi les questions de principe à traiter figurent au premier plan l'obligation intégrale de transporter qui est faite aux chemins de fer, leur disponibilité permanente à caractère impératif pour les envois de détail, la formation des prix, les possibilités de collaboration entre les entreprises publiques et privées ainsi que certaines considérations sur la mise en pratique progressive des nouvelles solutions. Dans toute la gamme des modèles entrant en ligne de compte, le groupe de projet choisira, suivant un procédé d'évaluation complet, quelques variantes réalisables qu'il soumettra à la conférence commerciale. Les résultats de ces travaux sont attendus pour fin 1974.

III. Exploitation

Dans le secteur des voyageurs, les prestations de trafic ont passé de 8306 millions de voyageurs-kilomètres en 1972 à 8402 millions (+1,2%) en 1973. Exprimées en trains-kilomètres, elles se sont accrues de 0,4%, pour s'établir à 59,29 millions. Ce résultat reflète une légère amélioration de la productivité. Dans le mouvement, il n'y a eu guère de changements par rapport à 1972. Les trains spéciaux et de dédoublement ont été au nombre de 8358, dont 3506 pour les lignes internationales. La circulation des automobiles ayant été interdite le 25 novembre ainsi que les 2 et 9 décembre, les CFF ont mis en marche 96 convois supplémentaires pour faire face à l'affluence.

Les quatre-vingts voitures-couchettes que les CFF possèdent pour le service international ont accueilli 440 500 personnes, ce qui dénote un progrès de 6% d'une année à l'autre. Le taux d'occupation s'est élevé en moyenne à 60%; il peut être qualifié de satisfaisant.

En mars, le centre de gestion du matériel RIC «CARIC», rattaché à la division de l'exploitation de la direction générale, est entré en activité. Il est chargé de gérer le plus rationnellement possible les quelque 500 voitures affectées au trafic international (voitures-lits, voitures-couchettes et voitures ordinaires) de même que les 250 véhicules supplémentaires circulant en période de pointe.

L'installation CFF de réservation électronique des places, à Berne, qui fonctionne depuis le 28 mai 1972, a déjà traité plus de 1,7 million de commandes au cours de l'exercice. Elle est reliée à 66 pupitres de réservation (39 dans les gares et 27 dans des agences de voyages). Grâce à cet équipement moderne, les réservations se font en l'espace d'une minute en moyenne, ce que la clientèle apprécie au plus haut point.

L'ordinateur contribue à accélérer la rotation des wagons

L'ensemble électronique de gestion des CFF se charge aussi de collecter et de répartir les annonces concernant les mouvements des wagons de marchandises. Ces opérations se font en temps réel. Grâce au réseau de téléimprimeurs, les gares et certains clients importants peuvent appeler directement l'ordinateur de Berne, faire enregistrer leurs messages concernant les wagons partants et demander la liste des véhicules qui leur sont destinés.

Dans les transports de marchandises, en dépit d'une certaine surcharge des installations et de la pénurie de main-d'œuvre, les prestations se sont encore accrues de 6,5%, si bien qu'elles ont passé de 6703 millions de tonnes kilométriques à 7140 millions d'une année à l'autre. Il aura suffi d'un relèvement de 0,3% des prestations d'exploitation pour écouler ces transports. La somme des trains-kilomètres a atteint 31,21 millions, contre 31,13 millions un an plus tôt.

A de rares exceptions près, le trafic intérieur s'est déroulé normalement. Il n'en alla malheureusement pas de même dans les transports internationaux, surtout avec l'Italie. En l'occurrence, les difficultés déplorées dans le dernier rapport de gestion se sont encore aggravées. Il a fallu retenir un nombre considérable de trains en transit en direction du sud et les garer temporairement. Ces retards ont non seulement entravé l'écoulement du trafic et freiné la production, mais encore irrité la clientèle. On ne saurait passer sous silence les prestations supplémentaires que nécessitent ces stationnements; elles doivent être assurées parfois dans des conditions difficiles et sont très onéreuses.

Les wagons chargés dans les gares suisses ont été au nombre de 2,6 millions (1972: 2,7 millions). Dans le trafic international, un million de véhicules chargés ont été acceptés aux frontières (1972: 1,1 million). La mise en service de 1100 véhicules neufs – et notamment la réception de 100 wagons plats à bogies et de 100 wagons-silos à bogies pour le transport de ciment – ainsi que l'extension du parc de la communauté EUROP ont permis de mieux satisfaire les besoins des usagers.

Dans le souci d'informer les gares destinataires et, partant, la clientèle de l'arrivée prochaine de wagons complets, la division de l'exploitation a mis en place un système d'annonce spécial qui contribue à accélérer la rotation du matériel. Il consiste à transmettre par téléimprimeur des avis d'expédition aux centres d'annonce de Lausanne, Lucerne et Zurich, qui se chargent de les trier manuellement pour les communiquer en série aux gares destinataires.

Les opérations de collecte, d'enregistrement, de tri et de retransmission des données reçues par téléimprimeur seront assumées dorénavant par l'ensemble électronique de gestion. Dans une première étape, qui a débuté le 1^{er} octobre 1973, la nouvelle méthode profite aux correspondants de l'ancienne zone d'annonce de Lausanne. Les postes de téléimprimeur (60 pour les CFF et le BLS; cinq pour des clients ayant un trafic important) peuvent appeler directement l'ordinateur, qui fonctionne en temps réel, faire enregistrer leurs messages concernant les wagons partants et demander la liste des arrivages qui leur sont destinés, ce qui active le fonctionnement du système d'annonce. La qualité des renseignements est encore améliorée par des contrôles programmés. Les messages sont en outre mémorisés dans l'ensemble électronique et servent de base pour le système d'information, de contrôle et de décompte des wagons (WIKAS), ce qui permet d'établir régulièrement une vingtaine de relevés portant sur l'évolution du trafic et l'utilisation du matériel roulant ou répondant à des préoccupations d'ordre commercial. (V. illustration p. 8.)