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

**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses

**Band:** - (1974)

**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:** 24.08.2025

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

# Trafic et exploitation

## I. Trafic

**Voyageurs**

Deux phénomènes agissant en sens contraire ont déterminé l'évolution du trafic au cours de l'exercice: d'une part la crise pétrolière, de l'autre la récession économique qui a commencé vers la fin de l'année. Les perturbations du marché du pétrole avaient donné une nette impulsion aux transports de voyageurs par fer dès la fin de 1973, mais la stagnation constatée depuis de nombreuses années est réapparue après quelques mois. Durant le second semestre de 1974, le relâchement de la conjoncture a provoqué un repli, qui n'a toutefois pas pris des proportions alarmantes. Les faits ont confirmé une fois de plus que les transports de voyageurs réagissent moins fortement aux fluctuations de l'économie que le trafic des marchandises, dont ils suivent les phases avec un certain décalage. La fréquentation de la première classe de voiture constitue néanmoins, dans le secteur voyageurs, un baromètre très sensible, qui traduit les variations de la demande de façon plus rapide et plus prononcée que l'ensemble du mouvement. Or celle-ci a déjà beaucoup diminué. En outre, la présence d'un parc d'automobiles auquel les 77 000 immatriculations de 1974 ont fait franchir le cap des deux millions d'unités n'est pas sans répercussions sur le trafic des CFF, d'autant moins que la moitié du réseau des routes nationales est déjà ouverte à la circulation privée.

C'est dans ce contexte qu'il sied d'analyser les résultats de 1974. Le nombre des usagers, en baisse de 1,9 pour cent, est retombé à 219,6 millions. C'est le plus faible qui ait été enregistré depuis 1957. Alors que ces dernières années l'allongement des distances parcourues avait fait augmenter quelque peu la somme des voyageurs-kilomètres malgré la réticence de la clientèle, ce chiffre a aussi décru, pour la première fois. Les prestations de trafic se sont en effet amoindries de 1,3 pour cent, ce qui les a ramenées à 8289 millions de voyageurs-kilomètres.

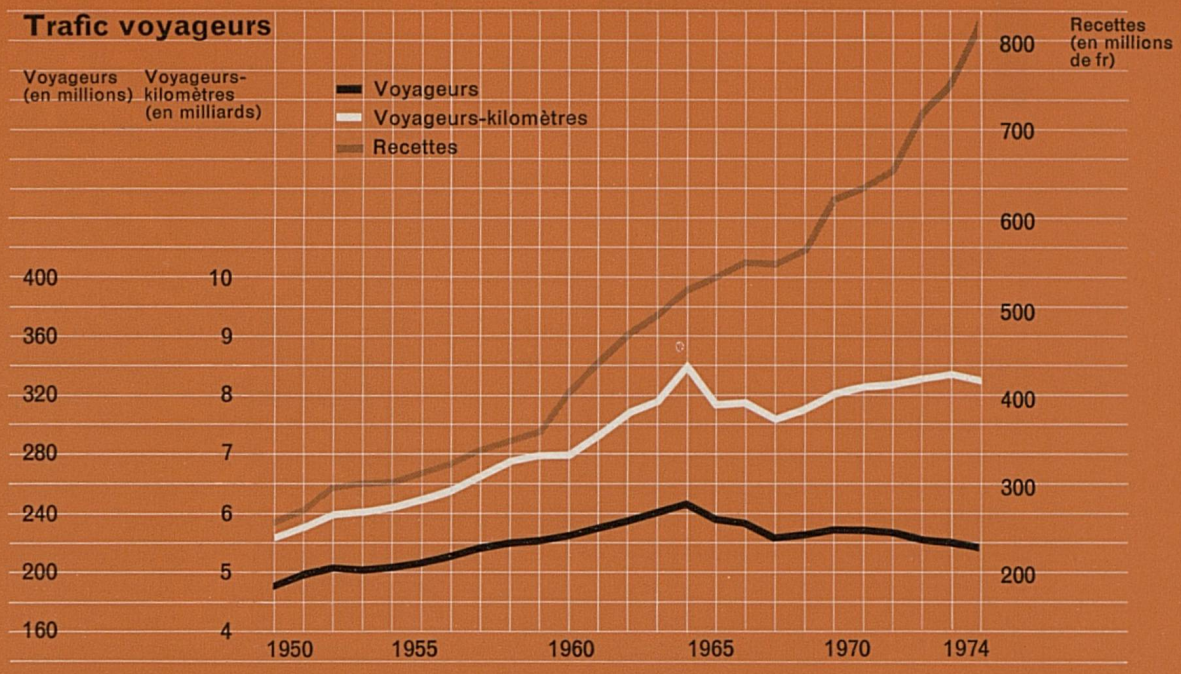
Rompant avec l'évolution très hétérogène des années antérieures, toutes les catégories de transport ont régressé quantitativement dans la même proportion. Seul l'effectif des porteurs d'abonnements généraux et de réseau s'est encore notablement étoffé.

Le trafic international reflète le fléchissement du tourisme, qui a pâti des cours de change défavorables et des difficultés économiques survenues hors de Suisse. En l'occurrence, le nombre des voyageurs s'est amenuisé de 0,5 pour cent d'une année à l'autre. La politique restrictive à l'égard de la main-d'œuvre étrangère a provoqué un fort repli des contingents de travailleurs à l'année et de saisonniers, ce qui s'est répercuté sur les déplacements de Noël et Nouvel an.

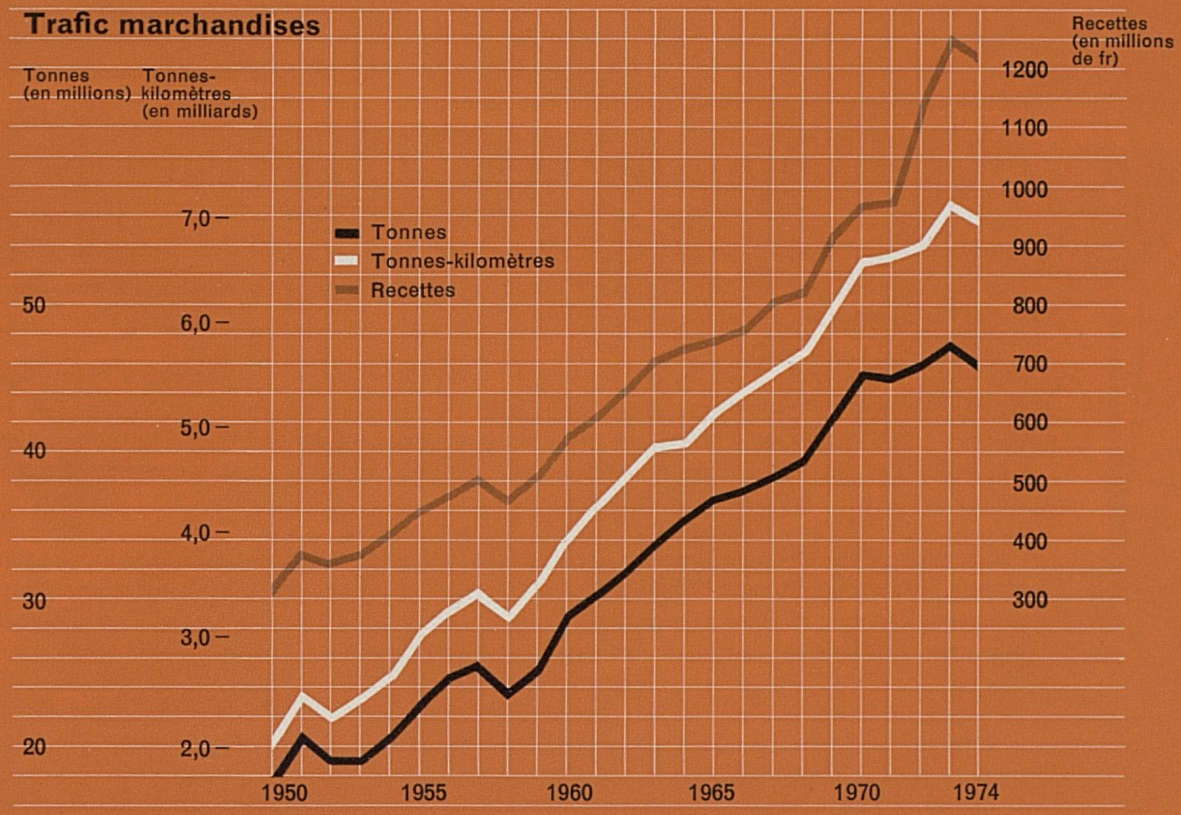
Les transports de véhicules à moteur accompagnés à travers les tunnels alpins et par les trains autos-couchettes ont rétrogradé dans l'ensemble de 4 pour cent, bien que le col du Saint-Gothard ait été fermé à la circulation pendant 52 jours de plus que l'année précédente. Le volume des bagages enregistrés, qui n'avait pas varié en 1973, s'est contracté de 9,3 pour cent au cours de l'exercice.

A la faveur des aménagements tarifaires du 1er février 1974, les recettes voyageurs, qui englobent aussi le produit de l'acheminement des bagages et des automobiles accompagnées, ont progressé de 66,3 millions de francs ou 8,8 pour cent, pour atteindre 822,7 millions, malgré la diminution du trafic. Dans le secteur des bagages, les rentrées ont augmenté de 3,1 pour cent, la consigne ayant été d'un meilleur rendement.

## Trafic voyageurs




## Trafic marchandises



**Marchandises**

Après s'être accrus de 680 000 tonnes en 1972 et de 1,55 million de tonnes en 1973, les transports de marchandises ont diminué de 1,43 million de tonnes durant l'exercice (–3%), pour s'établir à 46,21 millions de tonnes. La pointe enregistrée un an plus tôt est donc presque entièrement effacée. Alors que l'avance s'était poursuivie au cours du premier semestre (+850 000 t.), le recul s'est chiffré à 2,3 millions de tonnes pour les six derniers mois. Les recettes, en baisse de 2,4 pour cent, se sont inscrites à 1227,5 millions de francs, en dépit de la hausse des tarifs des colis de détail intervenue le 1er février.

La ventilation des tonnages par catégorie de trafic donne le tableau suivant:

| | 1974 | 1973 | Variation |
|---|---|---|---|
| | en millions de tonnes | | en % |
| Trafic intérieur | 19,53 | 20,11 | – 2,9 |
| – au départ des raffineries de pétrole | 4,28 | 4,63 | – 7,6 |
| Importations | 12,70 | 13,58 | – 6,5 |
| – au départ des ports rhénans | 4,44 | 3,84 | +15,4 |
| – au départ des gares frontières | 8,26 | 9,74 | –15,2 |
| Exportations | 2,49 | 2,25 | +10,7 |
| Transit | 11,15 | 11,35 | – 1,8 |

Les exportations mises à part, le fléchissement a été général. Celui des importations acheminées par le rail s'est encore aggravé de 6,5 pour cent (3,1%), ce qui les a ramenées à 12,7 millions de tonnes, tandis que les envois enlevés dans les ports rhénans se sont multipliés en raison des bonnes conditions de navigation sur le Rhin et du changement de provenance des huiles minérales. Parmi les arrivages franchissant la frontière par chemin de fer, il y a eu beaucoup moins de carburants, de combustibles, de matériaux et pièces métalliques de construction ainsi que de voitures. L'essor des exportations, qui a d'ailleurs faibli en automne par suite des difficultés monétaires croissantes, s'est manifesté surtout dans les expéditions de produits sidérurgiques et chimiques, de papier, de bois et de pommes de terre.

Les transports intérieurs, qui constituent, avec 19,53 millions de tonnes, la part la plus notable du trafic, ont diminué de 2,9 pour cent (1973: +8,1%). Ici également, le marasme de l'industrie du bâtiment et le recul des envois au départ des raffineries – autre incidence de la crise pétrolière – ont joué un rôle déterminant. Le trafic de détail est redescendu à 1,66 million de tonnes (–9,8%), sous l'effet notamment de la concurrence de camions trop peu utilisés et de l'activité croissante des nouveaux centres routiers, qui assurent des services réguliers. En 1974, le chemin de fer n'a plus recueilli que 13,1 millions (14,5) de petits envois. Du fait que ces expéditions ne pèsent en moyenne que 130 kg et nécessitent de nombreux transbordements, la couverture des coûts reste évidemment insuffisante malgré la hausse des tarifs.

Le transit, tout comme le trafic en relation avec le commerce extérieur et intérieur, a décliné au cours du deuxième semestre:

| | 1er semestre | 2e semestre | 1974 |
|---|---|---|---|
| | en millions de tonnes | | |
| Importations, exportations et transports intérieurs | +0,42 | –1,65 | –1,23 |
| Transit | +0,43 | –0,63 | –0,20 |

Alors que dans le trafic suisse la nouvelle tendance est imputable surtout au fléchissement de la construction, au repli des importations, en particulier dans les secteurs des huiles de chauffage et des voitures, ainsi qu'au ralentissement de la circulation des marchandises en général, le transit a souffert de plus en plus de la forte concurrence des lignes qui contournent notre pays. Dans l'ensemble, les échanges entre les partenaires commerciaux intéressés se sont encore développés durant l'exercice, bien que l'économie italienne n'ait pas surmonté toutes ses difficultés.

L'analyse des courants de trafic montre que le transit nord–sud s'est accru de 160 000 tonnes (840 000), quoique la progression des chargements de ferraille se soit infléchie. Dans le sens sud–nord, une nouvelle

baisse de 550 000 tonnes (470 000) s'est produite. Les envois acheminés par Modane ou par le Brenner se sont en revanche multipliés, ces lignes disposant encore d'une certaine réserve de capacité et n'aboutissant pas dans la région déjà saturée de Milan. Les voies de transit des CFF et du BLS sont en outre sérieusement désavantagées par le constant renchérissement des parcours suisses, tant par suite de l'ancienne politique des prix forts pour la sélection des envois que de la revalorisation indirecte du franc. Cette situation a incité de nombreux expéditeurs à préférer les itinéraires de Modane et du Brenner, si bien que les contingents de chargement que les réseaux ont institués le 1er juillet dans le cadre de la planification des transports européens nord–sud sont généralement mieux utilisés que ceux des artères suisses.

Brochant sur le tout, le mouvement des camions qui passent par exemple par l'autoroute du Brenner ou le tunnel du Mont-Blanc connaît un essor impétueux. Cette concurrence pèse toujours davantage sur le trafic ferroviaire sud–nord, en raison des transports de retour effectués à des prix intéressants, bien que la disparité des courants ne permette guère de parler de crise de capacité.

Les CFF ont donc continué de perdre du terrain, au détriment de la balance des revenus de la Suisse et du rôle du réseau dans le transit européen. C'est ainsi qu'en quatre ans seulement, de 1970 à 1973, quelque cinq millions de tonnes potentielles qui auraient rapporté 160 millions de francs ont pris un autre chemin.

L'exercice 1974 fournit un bon exemple de la relation existant entre la vie économique et les transports. Il met aussi en évidence les grandes fluctuations qui se produisent dans l'utilisation de la capacité des entreprises ferroviaires, qui ont orienté leurs services vers les forts trafics. La détérioration rapide de la demande de transports par fer au cours du second semestre et qui se poursuit en 1975 porte à croire que la dépression persistera quelque temps encore. L'industrie du bâtiment, qui procure directement ou non le tiers des chargements par wagon complet en trafic suisse, traverse une période difficile. De plus, l'évolution du transit demeure une grande inconnue.

## II. Tarifs et ventes

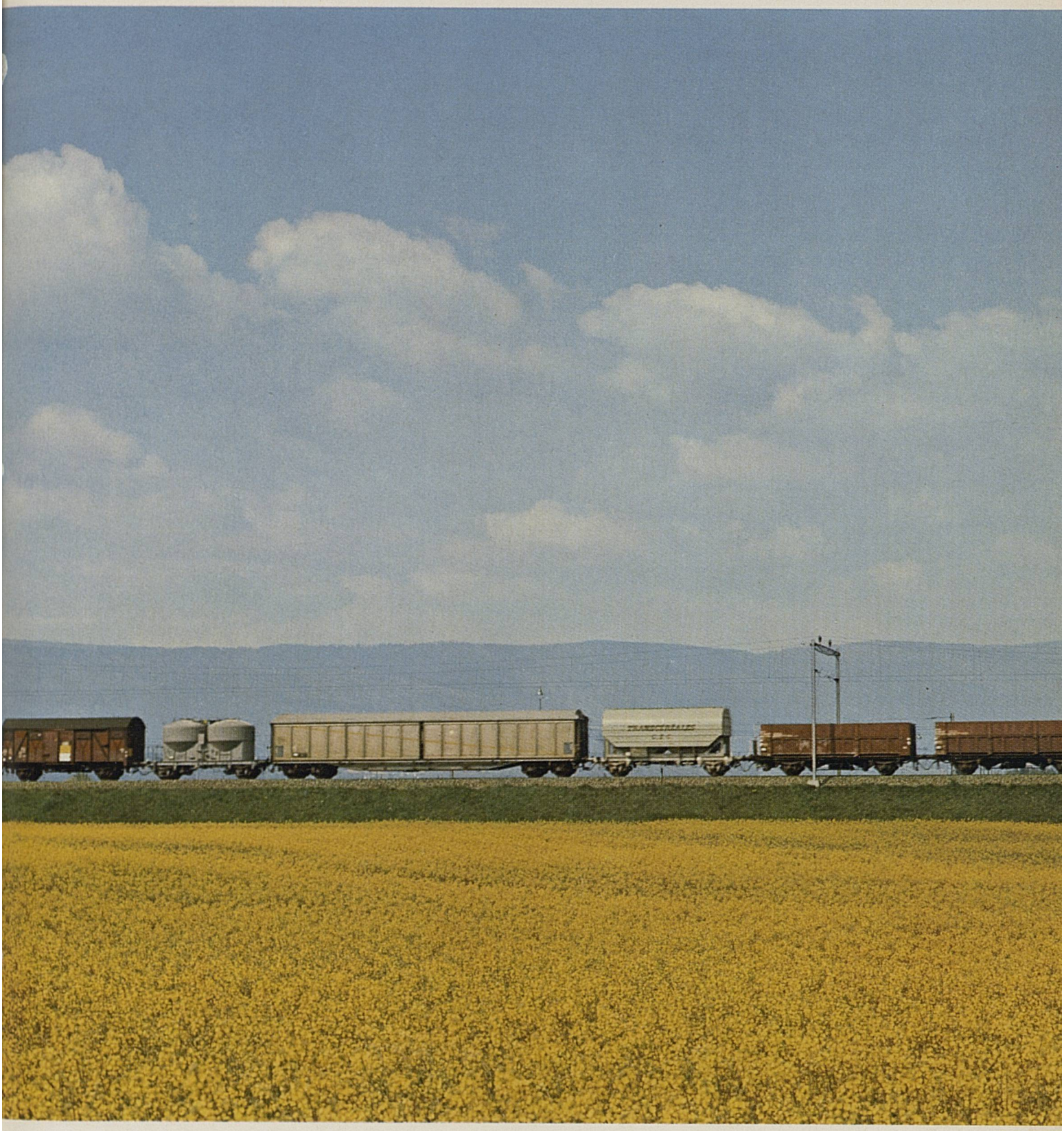
**Voyageurs**

La principale mesure d'ordre commercial a été l'adaptation des tarifs du 1er février 1974, avec un relèvement de prix de 12,9 pour cent en moyenne. Prévue initialement pour le 1er novembre 1973, l'augmentation avait été différée à la demande du Conseil fédéral. Ses modalités ont déjà été exposées en détail dans le rapport de gestion de 1973. Il est malaisé d'en déterminer les incidences dans un climat de récession, mais elles semblent avoir accentué quelque peu la tendance à la régression. Il n'en reste pas moins qu'elles ont procuré à l'entrperise le supplément de recettes appréciable de 66,3 millions de francs.

La facilité accordée sous forme de billets simples valables pour le retour n'a pas été reconduite pour l'hiver 1974–1975. Elle est remplacée en partie par une formule plus moderne. Le changement le plus sensible réside dans la suppression des billets du dimanche, qui avaient été créés lors de la crise économique, en 1933–1934, pour promouvoir les voyages par chemin de fer en fin de semaine, pendant la mauvaise saison. Les pointes de trafic enregistrées précisément les samedis et les dimanches à cette époque de l'année et l'amélioration des revenus avaient privé depuis longtemps cette large facilité de toute justification. Maintenant, des billets d'excursion valables deux jours sont offerts avec 20 pour cent de rabais pour un grand nombre de relations.

Dans le vaste domaine de la publicité, deux faits méritent d'être signalés. En septembre et en octobre, une campagne spéciale a été menée avec le concours du Jardin zoologique de Bâle en faveur de l'importante facilité de voyage accordée aux familles, qui est encore trop peu connue du grand public. Par ailleurs, des prospectus adressés sous pli à tous les ménages du pays ont rappelé en fin d'année les particularités et les avantages de l'abonnement pour demi-billets. Avec un rayon de validité englobant 15 000 kilomètres de lignes, l'offre actuelle, variée et bien conçue, répond à de nombreux besoins.

Pour une meilleure connaissance du marché, diverses enquêtes furent entreprises durant l'année. Elles ont porté notamment sur les bagages enregistrés, les abonnements de parcours pour courses occasion-



11428
11601

nelles, les voyages par trains TEE, l'aménagement des voitures en compartiments fumeurs et non fumeurs, la desserte ferroviaire de l'aéroport de Genève et les améliorations envisagées sur l'axe est–ouest, entre Saint-Gall et Genève. L'analyse des résultats permettra de mieux régler l'offre sur les besoins de la clientèle.

**Marchandises**

Le nouveau tarif des colis de détail est entré en vigueur le 1er février 1974. Son application avait été différée d'un mois, conformément aux instructions données par le gouvernement, sur la proposition du bureau fédéral chargé de la surveillance des prix. Tandis que les taxes de transport, à l'exception des minimums de perception, étaient relevées de 7 pour cent d'une manière linéaire, le poids minimal pour la taxation au volume est passé de 120 à 150 kg par mètre cube.

Tant le renchérissement massif et prolongé que le besoin croissant d'investissements ont fait réajuster les tarifs marchandises dès le 1er janvier 1975. Les chemins de fer se sont entendus avec les milieux représentés à la conférence commerciale pour fixer les nouveaux taux concernant les wagons complets, qui ont augmenté en moyenne de 16 à 17 pour cent. Alors que les gros tonnages ont été assez peu touchés, surtout en raison de l'application non restrictive des prix de 25 tonnes, les chargements moins importants le furent dans une mesure sensible. Les tarifs des envois de détail ont été relevés en moyenne de 23 pour cent.

Eu égard à la rapide détérioration des finances des chemins de fer, il est apparu opportun de renseigner la conférence commerciale sans plus attendre sur les nouveaux aménagements tarifaires envisagés pour 1976 dans le secteur des marchandises. La récession survenue presque en même temps et l'insécurité régnant depuis lors invitent néanmoins à beaucoup de retenue. La situation est d'autant plus critique pour les entreprises ferroviaires que la disponibilité du camion, consécutive à la diminution du trafic, et des offres avantageuses favorisent l'abandon du rail au profit de la route. La position des réseaux est rendue plus inconfortable par le fait que leurs services de vente, contraints jusqu'à une époque récente de sélectionner les transports par suite de la saturation des lignes, avaient cessé de traiter tous les secteurs du marché depuis des années.

A l'échelon international, les nouveaux barèmes appliqués hors de Suisse ont entraîné maintes modifications dans les tarifs d'union. L'activité des agences à l'étranger et les pourparlers avec les réseaux européens, qui visaient, avant le tournant économique du milieu de l'année, à canaliser l'explosion de la demande, ont dû être orientés résolument vers le démarchage.

La nouvelle lettre de voiture suisse pour charges complètes est prête depuis la fin de l'exercice. Ce document, appelé à servir également d'étiquette de wagon, sera acheminé dans les porte-étiquettes des véhicules, si bien que la marchandise arrivera régulièrement à destination avec la lettre de voiture.

Dans le cadre de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), le service commercial des marchandises a surtout participé activement à l'unification des tarifs, tâche longue et ardue en raison de la multiplicité des conditions tarifaires en vigueur en Europe, mais d'autant plus utile.

Le groupe de projet «Envois de détail» institué par la conférence commerciale et présidé par M. M. Rüegg, membre de la Chambre de commerce de Zurich, a poursuivi l'étude d'une conception de transport plus rationnelle du point de vue économique. Il s'agissait d'abord de recueillir les informations permettant de définir la position et le rôle du chemin de fer dans le prochain concept de l'acheminement des petits envois. Le procédé d'évaluation des futurs modèles de transport souhaitables pour les colis de détail a pu être arrêté provisoirement. La conférence commerciale et les responsables de la commission pour une conception globale suisse des transports ont reçu un rapport intermédiaire sur les travaux en cours. Le groupe de projet poursuit sa tâche.

---

**Plus de 190 000 visiteurs aux «journées des portes ouvertes» des CFF**

Au cours de l'automne 1974, trente-deux gares, huit ateliers et deux usines électriques ont ouvert leurs portes au public. Cette campagne a remporté un vif succès, ne serait-ce qu'en raison du dévouement du personnel chargé d'accueillir les visiteurs.

## III. Exploitation

Dans le secteur des voyageurs, les prestations de trafic ont diminué de 1,3 pour cent ou augmenté de 0,4 pour cent, selon qu'elles sont exprimées en voyageurs-kilomètres ou en trains-kilomètres.

Les trains spéciaux et de dédoublement ont été au nombre de 8450 (8358), compte tenu des 3466 convois internationaux (3506). Durant les fêtes de fin d'année 1974–1975, les CFF ont mis en marche 403 trains supplémentaires (444), dont 115 (134) pour les travailleurs étrangers rentrant dans leur pays, 58 (46) pour les travailleurs en transit, 62 (68) pour les touristes venus de l'extérieur, 5 (10) pour les touristes en transit et 163 (186) pour le trafic suisse.

L'installation CFF de réservation électronique des places, à Berne, a traité au cours de l'exercice 1,71 (1,70) million de places (places assises, couchettes, lits). L'interconnexion de la centrale CFF de réservation avec celle des Chemins de fer italiens de l'Etat a été réalisée le 2 avril 1975. Les préparatifs en vue du raccordement à la centrale du Chemin de fer fédéral allemand, reliée elle-même aux réseaux autrichien, belge, luxembourgeois et danois, sont en cours; ils devraient s'achever dans le second semestre de 1975.

La planification de l'horaire des trains de voyageurs qui sera valable de 1975 à 1977 s'est terminée par la publication, en décembre, du premier projet. A partir du service d'été de 1975, tous les trains intervilles circulant entre Berne et Zurich emprunteront le nouveau tronçon du Heitersberg, ce qui réduira le trajet de quelque huit kilomètres. La compression des temps de parcours qui en résultera a nécessité l'ajustement de toutes les correspondances. Les heures de circulation des trains directs ont pu être améliorées sensiblement, pour ainsi dire sur toutes les grandes lignes. Les trains parcourront quotidiennement 4517 kilomètres de plus (+2,8%), la part des directs étant de 3981 kilomètres (+5,7%), celle des omnibus de 536 kilomètres (+0,6%).

Dans le secteur des marchandises, le tonnage a régressé de 3 pour cent d'une année à l'autre et les prestations ont fléchi de 556 000 trains-kilomètres (−1,8%).

Le transit à destination de l'Italie a soulevé de sérieux problèmes jusqu'au début du mois d'août. La prise en charge régulière des wagons n'était plus garantie et les suspensions de trafic étaient fréquentes, à telle enseigne qu'il fallut intervenir dans l'acheminement des convois et réglementer les transports à partir de tous les réseaux européens. L'accord qui est entré en vigueur le 1er juillet 1974 a permis de redresser rapidement la situation. Au demeurant, la capacité des gares italo-suisses n'a même plus été entièrement utilisée dans les derniers mois de l'année. Le trafic intérieur s'est déroulé normalement tout au long de l'exercice.

Au cours du premier semestre, il a été nécessaire de recourir à des wagons vides de la communauté EUROP pour répondre aux besoins des expéditeurs. Ensuite, le parc des CFF a pu satisfaire presque entièrement à la demande, de surcroît sans retard.

Grâce au développement constant du système d'information, de contrôle et de décompte concernant les wagons (WIKAS), il a été possible de recenser les courants du trafic marchandises entre les subdivisions régionales du marché de l'emploi définies par l'Institut d'aménagement local, régional et national du territoire. L'enquête a porté sur la circulation des wagons chargés et le transfert du matériel vide. Il est apparu que 82,8 pour cent des wagons quittaient la région de Bâle avec un chargement, alors que la proportion des véhicules vides atteignait 80,7 pour cent dans la région de Locarno, qui englobe aussi la gare frontière de Luino. Cette différence s'explique par l'afflux considérable de matériel vide en provenance de l'Italie.

Les données relatives aux diverses catégories de wagons et aux régimes d'échanges internationaux (EUROP, RIV) ont aussi été dégagées. Une analyse ultérieure permettra de recenser encore les prestations kilométriques de chaque type de wagon, chargé ou vide, ce qui contribuera à améliorer l'information à la base de la gestion du parc.