

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1977)

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

Le faible regain de l'activité économique noté pendant l'exercice n'a guère influé sur les transports de personnes des CFF. Les prestations fournies dans ce secteur se chiffrent par 8028 millions de voyageurs-kilomètres; elles sont donc inférieures de 1,1 pour cent à celles de 1976. Les causes essentielles de ce fléchissement doivent être recherchées dans les progrès d'une motorisation débridée, conjugués avec l'extension ininterrompue du réseau routier, ainsi que dans l'évolution démographique, caractérisée en particulier par un mouvement de repli de la main-d'œuvre étrangère. La population résidante a été en moyenne de 6,327 millions d'habitants, soit 0,3 pour cent de moins qu'un an auparavant. Sous l'effet de la récession et du redéploiement de l'économie, l'effectif des résidents étrangers a décrû de 136 000 ou 12,3 pour cent de fin 1974 à fin 1977, la diminution étant de 19 000 travailleurs ou 3 pour cent pour l'année écoulée.

A la fin de l'exercice considéré, 1 933 000 voitures de tourisme étaient en circulation, 69 200 immatriculations nouvelles ayant été enregistrées dans l'année. Un Suisse sur trois ou chaque famille possédera bientôt sa propre automobile. En 1977 toujours, le réseau des routes nationales s'est accru de 38,5 kilomètres, pour atteindre 1013,9 kilomètres, ce qui représente 55,2 pour cent de la longueur définitive.

Eu égard à cette évolution et à divers facteurs négatifs, il est remarquable que les CFF soient à peu près parvenus à défendre leur position. Ils ont en effet transporté 205,5 millions de personnes, c'est-à-dire 1,3 pour cent de moins qu'en 1976. Dans le trafic intérieur, ne serait-ce qu'en raison de campagnes promotionnelles, le nombre des voyageurs isolés n'a même baissé que de 0,3 pour cent.

Les recettes procurées par le seul mouvement des voyageurs, qui doublent pour la première fois le cap des 800 millions de francs, se montent à 814,5 millions. Par bonheur, la perte de 1,3 pour cent de la clientèle n'a pas empêché les rentrées d'augmenter de 46,0 millions ou 6,0 pour cent, ce qui s'explique notamment par les aménagements tarifaires de l'automne 1976. Le rendement des voyages en groupe à l'intérieur du pays a fait un grand bond en avant. Dans le service international, le poste Suisse-étranger se présente sous un jour sensiblement plus favorable que lorsqu'il s'agit du sens étranger-Suisse ou du transit.

Les recettes voyageurs, y compris le produit des transports de bagages et de véhicules à moteur accompagnés, atteignent dans l'ensemble 842,2 millions de francs, ce qui dénote une amélioration de 45,6 millions ou 5,7 pour cent comparativement à l'exercice précédent. L'apport des bagages, en léger recul, est retombé à 13,2 millions (-2,8%), tandis que celui des véhicules à moteur accompagnés s'est maintenu au niveau de 14,5 millions.

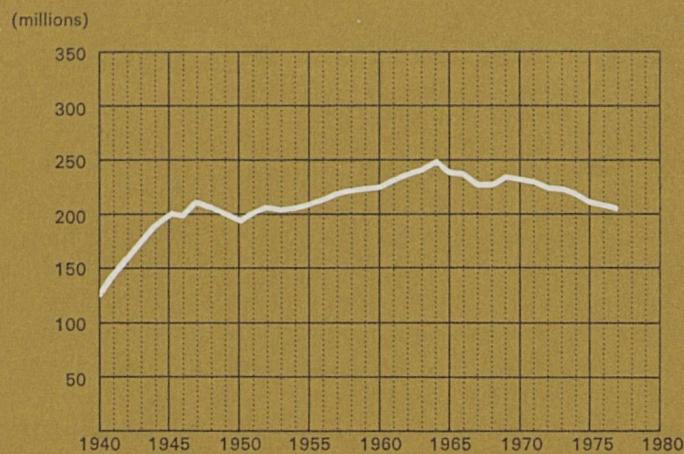
Marchandises

Le volume des transports, qui a pu être accru dans l'ensemble de 4,1 pour cent, est passé à 38,89 millions de tonnes. Il sort peu à peu du creux de 1975 (34,5 millions de t), mais il s'en faut encore de beaucoup que le chiffre record de 1973 (47,6 millions de t) ne soit rejoint. Le total de 1977 représente 82 pour cent de cette valeur.

Malgré la reprise du trafic, les recettes ont diminué, comparativement à 1976, de quelque 65,6 millions de francs ou 6,2 pour cent, retombant ainsi à 986,5 millions. La part des wagons complets, soit 724,6 millions, est en baisse de 63,0 millions ou 8,0 pour cent, tandis que les envois de détail,

Trafic voyageurs

Voyageurs

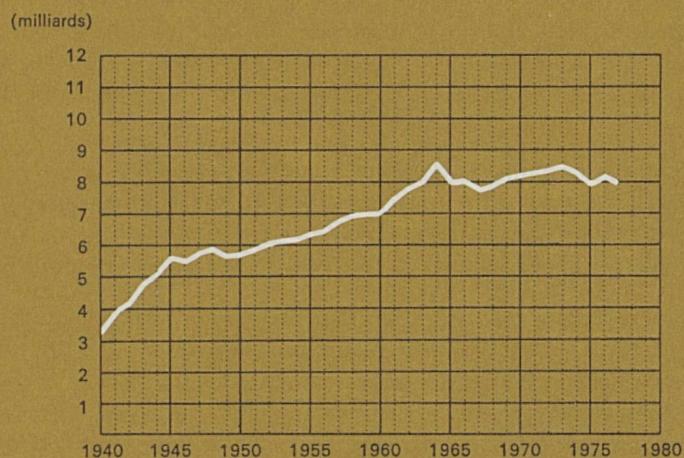


Trafic marchandises

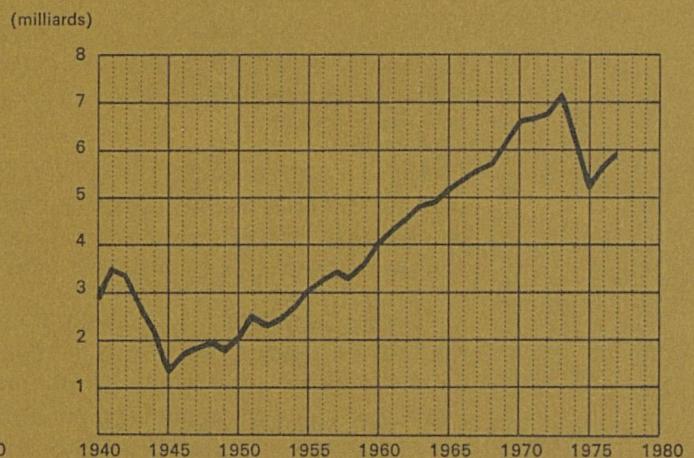
Tonnes



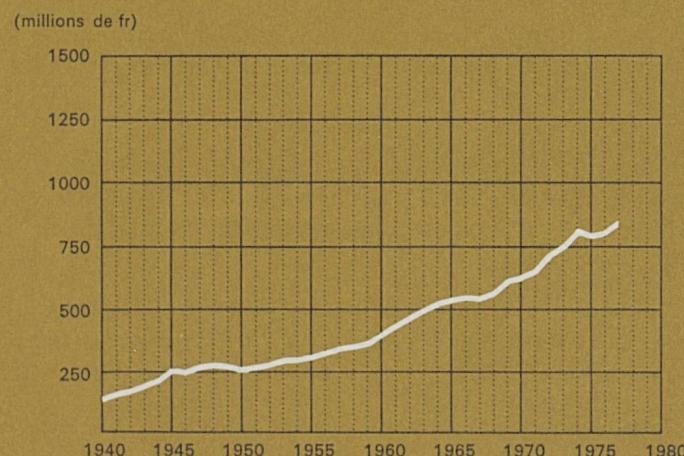
Voyageurs-kilomètres



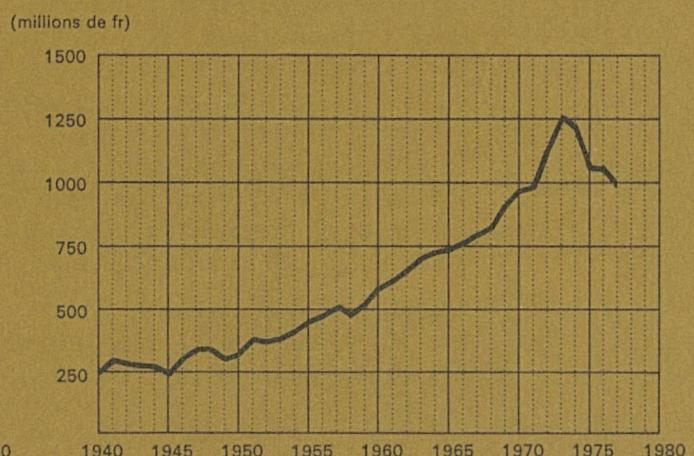
Tonnes-kilomètres



Recettes voyageurs



Recettes marchandises



dont le poids global n'a guère varié, ont rapporté 179,3 millions (– 4,0 millions de fr ou – 2,2%). Ces résultats reflèchissent à la fois l'évolution languissante de l'économie suisse et européenne et la persistance de la lutte serrée dont les transports de marchandises sont l'enjeu. Pour récupérer des parts de marché perdues pendant la récession et aussi pour prévenir une nouvelle évasion de trafic, il a fallu réduire encore de 10 pour cent les taxes fixées par voie d'entente. La hausse du franc suisse a nui également à nos chemins de fer dans la compétition internationale. En un an, son cours est monté en moyenne de 9 pour cent par rapport au deutschemark, de 10 pour cent relativement au schilling autrichien, voire de 20 pour cent à l'égard de la lire italienne. Dans la campagne en faveur du trafic de détail, qui en était à sa deuxième année, le succès n'a pas été meilleur qu'auparavant, à telle enseigne que ni l'accentuation de la propension à la dépense, ni l'expansion du commerce de détail, ni enfin l'essor général des transports de petites marchandises constaté en Suisse n'ont profité au rail, malgré ses concessions tarifaires. Les 1,07 million de tonnes qui lui restent dans ce domaine représentent surtout des colis nécessitant une manutention coûteuse; ils s'agit aussi d'une desserte en surface.

Les variations sectorielles se reflètent dans ce tableau:

Catégorie de trafic	1973	1976	1977	Variation en %	
	millions de tonnes			1976–1977	1973–1977
1. Wagons complets	45,46	35,95	37,48	+ 4,3	– 17,6
– trafic intérieur	18,28	14,51	14,67	+ 1,1	– 19,7
– importations	13,58	9,87	10,88	+ 10,2	– 19,9
– au départ des ports rhénans	3,84	3,34	4,04	+ 20,9	+ 5,2
– exportations	2,25	2,01	2,17	+ 8,2	– 3,6
– transit	11,35	9,56	9,76	+ 2,0	– 14,0
2. Détail	1,83	1,08	1,07	– 0,9	– 41,5
Total (envois postaux compris)	47,64	37,35	38,89	+ 4,1	– 18,4

Alors que la production industrielle s'est encore développée en Suisse, le bâtiment, important pourvoyeur du trafic par wagons complets à l'intérieur du pays, se débat toujours dans des difficultés d'ordre structurel. La fabrication de ciment, qui avait diminué de 1,25 million de tonnes en 1975 et de 200 000 tonnes l'année suivante, n'est remontée que de 90 000 en 1977. Cela n'a pas empêché le chemin de fer d'attirer à lui 115 000 tonnes de plus de ces fournitures, si bien que sa part de marché, en augmentation de 2 pour cent, est passée à 52 pour cent.

En dépit de la concurrence de la route, dont l'apprécié ne se dément pas, le rail a également fait mieux que maintenir ses positions dans le trafic lié au commerce extérieur; il les a un peu renforcées. En matière d'exportations, l'accroissement, d'une année à l'autre, est de 0,16 million de tonnes ou 8,2 pour cent, ce qui se traduit par un contingent inchangé de 51 pour cent. Le train s'est en outre adjugé un pour cent de plus du total des arrivages, au point d'en véhiculer 1,01 million de tonnes ou 10,2 pour cent de plus. L'amélioration est particulièrement sensible dans le domaine des produits pétroliers enlevés dans les ports rhénans ou importés directement: exprimée en part de marché, elle est en effet de 4 pour cent, bien que les raffineries installées en Suisse et surtout celle de Collombey (Valais) aient réduit leurs expéditions par wagons, que la statistique assimile au trafic intérieur.

Pour apprécier la situation, il ne faut pas oublier que le nombre des voitures de livraison, des camions et des tracteurs pour semi-remorques en circulation en Suisse a crû de près de 2000 unités (+ 1,5%) pendant l'exercice considéré. De ce fait, le parc des véhicules utilitaires, qui avait été amputé temporairement d'un dixième durant la récession de 1975–1976, par l'élimination ou l'immobilisation

de poids lourds, est de nouveau en expansion. Les camions étrangers ont amené ou emmené directement 10 pour cent de marchandises de plus qu'au cours de l'année précédente.

Le trafic de transit, qui s'était déjà bien ranimé en 1976 (+ 22%), a continué sur sa lancée au premier semestre de 1977 (+ 11%), puis il s'est ressenti du marasme économique de l'Italie, qui l'a fait baisser d'un seul coup de 10 pour cent dans le troisième trimestre et encore de 4 pour cent dans le quatrième. Ce marasme est dû au recul de la production industrielle, au fléchissement de la demande de biens importés et à la persistance d'un faible taux d'investissement. L'interruption de la section italienne de la ligne du Simplon, consécutive à l'effondrement d'un viaduc près de Verbania, en octobre, a entraîné de nouvelles pertes de trafic. En définitive, le transit n'a progressé que de 2 pour cent et il s'inscrit à 9,76 millions de tonnes. Le taux moyen d'utilisation du contingent de transit nord-sud a faibli (57%, contre 63% en 1976), tandis qu'il s'est maintenu à 86 pour cent (88%) sur l'«itinéraire de contournement» de Modane et à 82 pour cent (81%) au Brenner. Le trafic routier franco-italien par le tunnel du Mont-Blanc a battu un nouveau record, avec quatre millions de tonnes (+ 12%) et les camions ont même véhiculé à travers le Brenner dix millions de tonnes de marchandises (+ 11%).

L'essor des transports combinés a été satisfaisant. Le service de ferrouillage (acheminement de poids lourds par wagon) a porté sur 869 000 tonnes brutes au total, c'est-à-dire 214 000 de plus qu'un an auparavant. La distance parcourue a été en moyenne de 220 kilomètres et les recettes se sont élevées à 8 millions de francs. Le graphique ci-contre montre comment ce trafic a évolué au cours des dernières années dans les relations Altdorf-Cadenazzo, Bâle-Lugano et Allemagne-Italie (Milan). Le premier de ces trajets est le plus fréquenté; il est desservi chaque jour par sept trains dans les deux sens. Sur la ligne du Saint-Gothard, le gabarit des tunnels est présentement agrandi, de façon à livrer passage à des véhicules routiers dont les arêtes supérieures se trouvent à 3,70 m du sol. (Cf. p. 24).

II. Tarifs et ventes

Voyageurs

Le relèvement général des tarifs intervenu le 27 octobre 1976 a procuré une bonne partie des recettes supplémentaires escomptées. Grâce à l'activité accrue des services spécialisés, les voyages de sociétés, en particulier, ont pris un essor considérable. Par ailleurs, les arrangements forfaitaires vendus par les gares pour des séjours en Suisse et à l'étranger sont de plus en plus appréciés, si bien que l'éventail de l'offre ne cesse de s'étendre. Enfin, les circuits à prix chocs organisés au départ de certaines localités, avec les nouveaux trains rouges à deux étoiles, pour marquer les 75 ans d'existence des CFF furent une réussite.

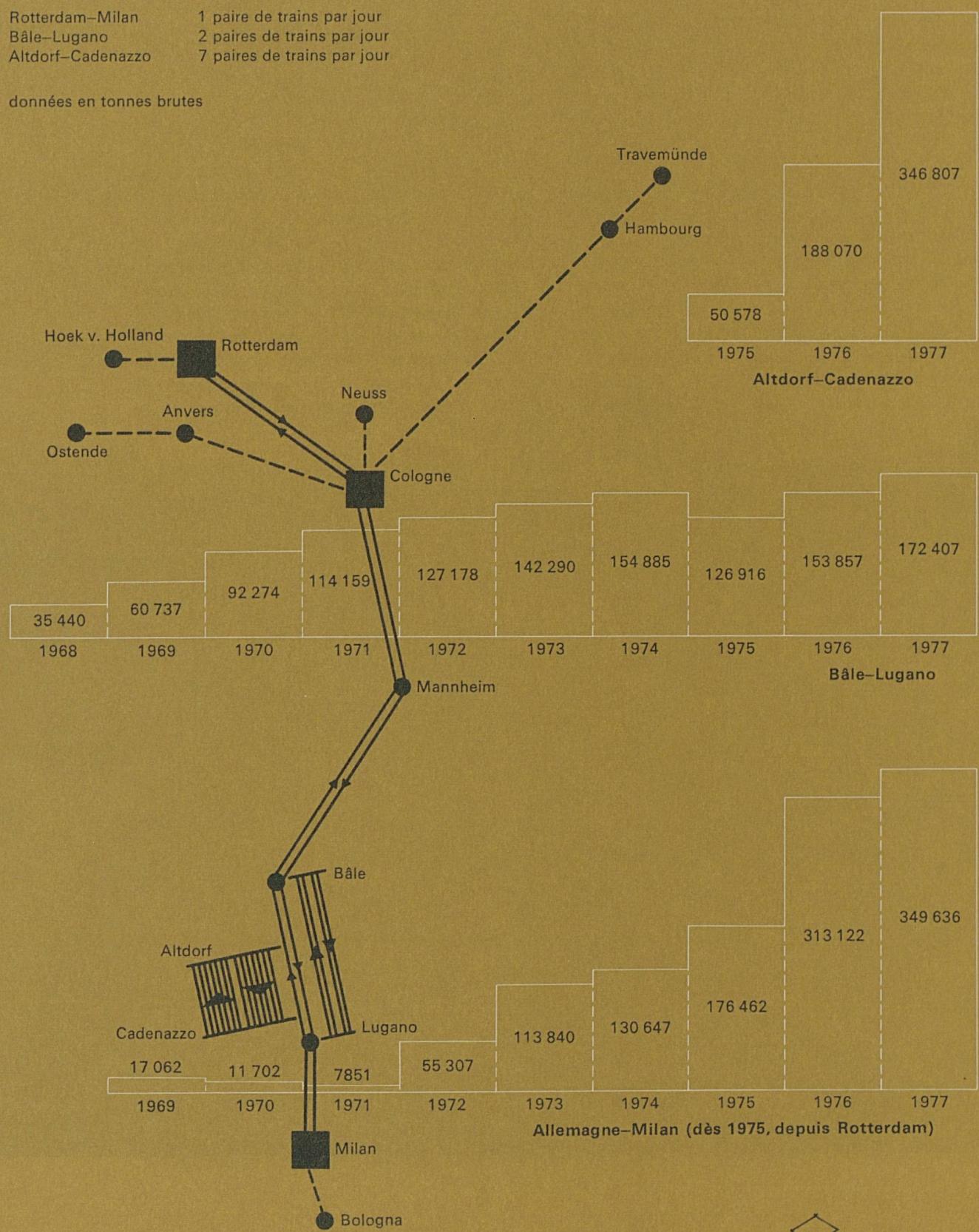
Depuis 1969, les CFF développent systématiquement des études de marché, qu'il s'agisse de l'analyse de secteurs spécifiques, de sondages d'opinion ou de contrôles d'efficacité. Dans tous les cas, l'objectif est de déterminer l'impact de l'offre et de recueillir des renseignements pour mieux la structurer. Des enquêtes ont eu lieu en 1977 sur les voyages en famille, sur les abonnements destinés aux hommes d'affaires et aux touristes (abonnements généraux, de réseau, pour demi-billets), sur les trains de sports d'hiver et sur les billets à moitié prix. En ce qui concerne les déplacements en famille, il s'agissait de déceler les habitudes de voyage et de voir à quel point cette facilité était connue et utilisée. Le contrôle d'efficacité de la campagne «Seulement deux billets par famille» a prouvé que celle-ci fut un succès du point de vue commercial et qu'elle était de nature à stimuler le tourisme familial. Les investigations en cours au sujet des abonnements doivent montrer dans quelle mesure les abonnés, les non-abonnés et les firmes connaissent l'offre existante, ce qu'ils en pensent et l'usage qu'ils en font.

En vue de l'acquisition du nouveau matériel roulant, les voyageurs ont été maintes fois consultés en route, par exemple dans des voitures Corail de la SNCF, dans des voitures unifiées des CFF avec ou sans dispositif d'inclinaison de la caisse. Ces enquêtes, complétées par des sondages parmi les

Ferroulage – tapis roulant

Rotterdam–Milan 1 paire de trains par jour
 Bâle–Lugano 2 paires de trains par jour
 Altdorf–Cadenazzo 7 paires de trains par jour

données en tonnes brutes





automobilistes, devaient surtout montrer comment la clientèle du chemin de fer apprécie les divers éléments de confort (climatisation, conception, disposition et possibilités de réglage des sièges, commodité, stabilité de marche, éclairage, accès, portes d'intercommunication, compartiment à bagages, etc.). Les recherches portaient aussi sur d'autres aspects qualitatifs de l'offre tels que la structure de l'horaire, l'influence du temps de parcours sur le choix du moyen de locomotion et les voitures dotées du dispositif d'inclinaison. Une interprétation exhaustive de ces données, assortie de comparaisons entre les divers types de voiture, ont permis d'établir le catalogue nuancé des désirs et des besoins de la clientèle du chemin de fer, ce qui est essentiel pour la sélection et l'aménagement futurs du matériel roulant.

Marchandises

La persistance du jeu serré de la concurrence a rendu impossible toute majoration de prix. La soupleesse des barèmes appliqués dans le service intérieur a permis de sauvegarder les parts de marché acquises, notamment dans les secteurs de la sidérurgie, des produits pétroliers et des liants. En revanche, force a été de s'accommoder des pertes de tonnage que le ralentissement de l'activité économique et le contingentement des importations n'ont pas manqué d'entraîner, surtout en ce qui concerne les textiles, les céréales et les denrées fourragères. La campagne destinée à stimuler les transports par wagons complets a été menée de façon systématique tout au long de l'année. Les efforts de vente soutenus et la publicité axée sur le slogan « Pour vos marchandises — le rail » commencent à porter leurs fruits. Les mesures visant à promouvoir le trafic de détail furent aussi maintenues, toutefois sans que les réductions de prix fassent augmenter les transports dans la proportion attendue.

Les régimes express et grande vitesse ont été regroupés le 1^{er} juin 1977 dans le système des messageries. La capacité des installations destinées à ces envois n'a toutefois pas pu être entièrement employée jusqu'ici. L'offre future concernant le détail sera structurée en conséquence.

La compétition affectant les transports internationaux est de plus en plus influencée par les cours des devises. Selon l'indice de la Banque nationale, la valeur externe du franc suisse pondérée en fonction des échanges commerciaux est montée d'environ 90 pour cent entre 1971 et 1977. S'il est vrai que les réseaux étrangers participant au trafic international ont relevé maintes fois leurs prix dans l'intervalle, ces hausses sont restées sans effet sur le niveau des tarifs suisses dans les relations où s'exercent les rivalités.

Cela étant, la situation en matière de concurrence s'est radicalement modifiée: de 1970 à 1976, le transit par les lignes du Saint-Gothard et du Simplon (CFF-BLS) a diminué de 1,9 million de tonnes, alors que, sur les artères françaises et autrichiennes qui contournent la Suisse, il augmentait de 3,7 millions de tonnes. Le transit par camion a même fait un bond en avant de onze millions de tonnes, triplant ainsi de volume. Cette évolution s'est d'ailleurs poursuivie l'an passé. Il n'est donc pas étonnant que, dans ce secteur, les recettes des chemins de fer suisses, soit environ 26 francs la tonne, n'aient pu dépasser le niveau de 1971, date du début de la revalorisation du franc et de l'évincement du marché, car, en 1977, il importait de combattre ces tendances et de conserver sur l'axe nord-sud un volume de transports qui est tout de même encore de 8,6 millions de tonnes. Les restrictions qui subsistent aujourd'hui encore sur la ligne du Simplon à la suite de l'effondrement, le 8 octobre 1977, d'un pont près de Verbania font aussi le jeu de la concurrence.

III. Exploitation

L'horaire des services voyageurs de 1977–1978 est un peu plus étoffé que les précédents. Le nombre des trains-kilomètres, en progrès de 1,2 pour cent, est passé à 175 135 par jour. Pour faire face aux pointes de trafic et répondre à la demande, il a fallu mettre en marche dans le courant de l'année 10 290 trains spéciaux et de dédoublement (1976: 9167), dont 3591 (3795) pour les transports

internationaux et 6699 (5372) pour le trafic intérieur. Les commandes reçues par le centre de réservation électronique des CFF ont porté sur 1,66 million de places assises, places-couchettes et places-lits, contre 1,64 million un an plus tôt. En Suisse, 41 gares et 27 agences de voyages disposent d'un pupitre relié directement à l'ordinateur central CFF de Berne, de sorte que les clients peuvent obtenir très rapidement leurs titres de réservation. Grâce à l'interconnexion avec les installations de Francfort et de Rome, il est possible de louer des places non seulement dans les trains internationaux partant de la Suisse, mais encore dans les convois étrangers formés en République fédérale d'Allemagne, en Autriche, en Italie, en Belgique, au Luxembourg et au Danemark. Le raccordement des Chemins de fer néerlandais à ce réseau est prévu pour le 1^{er} avril 1978.

A part certaines perturbations qui ont affecté le service international, le déroulement du trafic voyageurs peut être taxé de normal. Toutefois, l'effondrement d'un viaduc, le 8 octobre, près de Verbania-Pallanza, en territoire italien, a eu de graves conséquences, du fait qu'il interdit l'acheminement direct des voyageurs par la ligne du Simplon. Les mesures prises le jour même pour les onze trains directs circulant dans chaque sens seront appliquées vraisemblablement jusqu'à fin mai 1978. Ainsi,

- une paire de trains directs est détournée par la ligne du Mont-Cenis (Simplon-express Paris-Belgrade)
- trois paires de trains directs empruntent la ligne secondaire à voie unique Domodossola–Borgomanero–Novare (–Milan)
- sept paires de trains directs (dont 2 TEE) font le trajet habituel, les passagers et les bagages étant transportés par autocar entre Domodossola et Stresa ou Baveno.

Des fiches horaires ont été publiées pour renseigner la clientèle.

Depuis quelque temps, les CFF examinent avec les compagnies privées s'il ne serait pas possible de réorganiser le trafic voyageurs sur l'ensemble du réseau suisse selon le principe de la desserte cadencée. Un système à tranches régulières d'une heure réglerait théoriquement les mouvements des trains intervilles, directs et régionaux. Dans un premier temps, les conditions techniques et opérationnelles d'une telle réalisation ont fait l'objet d'une étude portant pour l'essentiel sur le matériel roulant, la capacité des gares et des lignes, les effectifs d'agents de conduite et de train. Au cours de l'exercice, on a examiné en détail les incidences économiques de la nouvelle formule. Il est en outre très important de connaître l'avis des usagers au sujet de ces prestations, si différentes de l'offre d'aujourd'hui, et l'intérêt qu'elles éveilleront. L'enquête débutera au printemps 1978 par une consultation au niveau des cantons. Les travaux ultérieurs sont planifiés de manière qu'il soit possible de statuer au cours de l'automne 1978 sur l'opportunité d'appliquer la nouvelle conception, qui ne serait en tout cas pas réalisable avant le changement d'horaire du printemps 1981.

Abstraction faite de certaines difficultés rencontrées dans le mouvement des marchandises à destination de l'Italie pendant les premiers mois de l'année, le trafic est resté fluide. L'interruption de la ligne du Simplon, le 8 octobre, a eu, elle aussi, de profondes répercussions. Le détournement d'une partie des convois par la ligne à voie unique de Borgomanero–Novare ne comble que partiellement ce handicap.

Le nouvel horaire des trains de marchandises mis en vigueur en 1977 a eu des effets très positifs, car il n'aura fallu que 2,3 pour cent de trains-kilomètres supplémentaires pour absorber l'augmentation de trafic de 1,5 million de tonnes ou 4,1 pour cent enregistrée dans l'année. Les heures-trains ont même diminué de 1,1 pour cent.

L'application intégrale du système de messageries, à partir du changement d'horaire, s'est faite normalement, une fois surmontées quelques difficultés initiales.